LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Nr 8 (35) WARSZAWA, SIERPIEŃ 1926 Rok IV



SAMOLOT BOJOWY KONSTRUKCJI INŻ. ZALEWSKIEGO

* * *

Apel do prasy *W związku z aferą Gabrjela Sas-Krosińskiego, inkasenta wydawnictwa „Rocznik L. O. P. P.", aresztowanego na żądanie Zarządu Głównego Ligi za fałszerstwo kwitów i defraudację, prasa stołeczna, a za nią prowincjonalna, podała znowu szereg wiadomości wysoce nieścisłych i krzywdzących Ligę Obrony Powietrznej Państwa.*

Odpowiednie sprostowanie znajdą czytelnicy w Biuletynie L. O. P. P. Nr. 21.

Na tem miejscu Zarząd Główny L. O. P. P za naszem pośrednictwem zwraca się z gorącym apelem do ogółu prasy polskiej, aby na przyszłość przy podawaniu tego rodzaju wiadomości zechciała być bardziej ostrożna i zanim zacznie alarmować społeczeństwo pogłoskami o rzekomych nadużyciach w Lidze, sprawdziła ich wiarygodność u źródła, t. j. w biurze Zarządu Głównego.

Będzie to nietylko z korzyścią dla Ligi, ale i dla Państwa, którego interes reprezentuje w wysokim stopniu Liga Obrony Powietrznej Państwa!

Tydzień lotniczy *Tydzień lotniczy się zbliża. Będzie on trzecim z kolei. Pierwszy był to poryw entuzjazmu dla lotnictwa, drugi to zbiór owoców gorzkiego doświadczenia — a trzeci?*

Czy i co dotąd zrobiliśmy?

Stoją przed nami olbrzymie zadania. Nie przed nami, L. O P. P., czy inną organizacją, lecz przed polską wiarą w skrzydlatą potęgę. Trzeba przemóc nasz ogień słomiany. Trzeba wierzyć, iść i zwyciężać.

Lotnictwo musi żyć i pracować dla chwały Rzeczypospolitej. Kto żyw, niech dąży do szeregów, werbuje się do Komitetów, a nikt chętny nie będzie odtrącony.

Pra-ca, pra-ca, tętnią koła lokomotywy. O ileż większym i mocniejszym jest huk motoru, obrót śmigła. Niech one dyktują nam tempo.

Nasi piloci. *Włoskie Towarzystwo Żeglugi Powietrznej „Transadriatica", organizujące linję lotniczą Wenecja — Klagenfurt — Wiedeń, zwróciło się do Polskiej Linji Lotniczej z prośbą, aby piloci włoscy mogli odbyć po kilka lotów z pilotami polskimi na odcinku Kraków — Wiedeń. „Transadriatica" prosiło o to, wierząc, że lot przy drugim sterze z pilotami polskimi, będzie dla pilotów włoskich doskonałą praktyką w lotach nad górzystym terenem.*

Pierwszy z wysłanych pilotów Burattini praktykę już rozpoczął.

Jak widzimy, szybko z uczniów przekształcamy się w nauczycieli.

Lot kpt. Stanowskiego *Słynny lotnik czeski, kpt. Stanowski dokonał w towarzystwie mechanika Simeka wspaniałego raidu po Europie.*

Wyleciawszy z Pragi 22 maja, odwiedził kolejno Marsylję, Barcelonę, Rabat, Fez, Casablancę, Madryt, Paryż, Londyn, Brukselę, Rotterdam, Kopenhagę, Stockholm, Utti, Rewel, Rygę, Kowno, Warszawę, Bukareszt, Konstantynopol, Angorę, Konstantynopol, Ateny, Brindisi, Rzym, Udine i wreszcie 23 lipca przybył do Pragi, przebywszy z góra 15.500 klm.

Raid ten wykazał wielką klasę pilota i samolotu który, należy zaznaczyć, jest całkowicie czeskim, typu Aero A 11 b., zaopatrzonym w silnik czeski Perun 240 MK.

Kiedyż doczekamy takiego triumfu polskiego samolotu?

Rekordy światowe. *Trzy są najpoważniejsze rekordy lotnicze Rekord szybkości, trwałości i wysokości lotu Wszystkie należą do francuzów.*

Porucznik Bonnet osiągnął szybkość 448 klm na godzinę, naprzód bracia Arrachart, następnie Girier, postawili rekord trwałości, przelatując bez lądowania 4,300 i 4,700 klm; wreszcie Callizo wzniósł się na wysokość 12,066 metrów.

Technika poczyniła olbrzymie postępy — lecz jakie siły niespożyte tkwią w organizmie człowieka, iż zdołał go zmusić do opanowania tak zmiennych warunków. Oddychać przy szybkości 448 klm. na godzinę, lub 12 klm. nad ziemią, trwać przy sterze przez kilkadziesiąt godzin, to triumf ludzkiej energji i ducha.

Propaganda *Mer małego miasteczka Saint-Laurent-en Caux zażądał przysłania eskadry propagandowej. Życzeniu jego niezwłocznie stało się zadość. Dwa samoloty przyleciały do cichego, małego miasteczka, a dla większej sensacji pilotem jednego z nich była panna Adriane Bolland.*

Znakomita lotniczka zademonstrowała serję „loopingów", „renversement" i t. p., a jednocześnie jej towarzysz M. Vichon dokonał całego szeregu lotów pasażerskich.

Entuzjazm był ogromny. Rada miasteczka zorganizowała skromny bankiet, wzniesiono łuki triumfalne.

Jakby to dobre było i u nas...

Tylko potrzeba: przewodniczącego Rady Miejskiej, który poprosi o przysłanie samolotów — możności wysłania tych samolotów — pilotów i t p.

Katastrofy lotnicze *Katastrofy lotnicze zdarzają się na całym świecie. O katastrofach lotniczych pisze prasa całego świata, tylko tam są to krótkie, poważne notatki, a u nas... zależy to od temperamentu.*

— Jest sensacja — woła głos w redakcji.

— Co?

— Spadł samolot.

Piorunem jedzie samochód, robi się jedno, drugie i trzecie zdjęcie. „Idzie w numerze" opatrzone mrożącym krew opisem.

— To smutne — mówią w innej redakcji.

— Napiszcie o tem, kolego.

W rezultacie ukazuje się długi, sentymentalny opis, wyssany z palca. W artykułach potrzeba zakończenia — a więc kończy się zawsze nieistotną, krzywdzącą uwagą pod adresem jakichś władz.

Prasa zagraniczna, wrogo podchwytuje to: Patrzcie co się w Polsce dzieje!

Poco tak pisać?

Słusznie „Lotnik" zwraca na to uwagę.

GEN. SŁAWOJ-SKŁADKOWSKI

Neutralność samolotów sanitarnych)*

Ogromne korzyści, wykazane przez lotnictwo sanitarne w czasie zeszłorocznych walk w Maroku, sięgające paru tysięcy ewakuacyj rannych, przekonały ostatecznie państwa europejskie o konieczności przygotowania już teraz kadr sanitarno - lotniczych na wypadek najbliższej wojny.

Powstają więc cywilne towarzystwa transportów sanitarnych, mające na celu przewożenie rannych i chorych do szpitali i miejscowości kuracyjnych, oraz lekarzy i chirurgów, w razie niemożności przewiezienia cierpiącego.

Ze względu na konieczność przelatywania, zwłaszcza przy transportach do miejscowości kuracyjnych, nad terytorjum obcych krajów, oraz opracowania warunków neutralności samolotów sanitarnych w czasie wojny, powstają trzy zagadnienia do rozwiązania:

1) Ustalenie międzynarodowej odznaki dla samolotów sanitarnych.

2) Opracowanie ustaw celnych dla samolotów sanitarnych cywilnych i wojskowych.

3) Przyjęcie ostateczne projektu dodatkowych postanowień do Konwencji Genewskiej i Haskiej w odniesieniu do wojny w powietrzu.

Projekty odznak samolotów sanitarnych i stopień widzialności tych odznak.

Jedną z trudności „neutralizacji" samolotów sanitarnych jest słaba widzialność czerwonych krzyży, umieszczonych na samolotach, ze względu na ich małe rozmiary. Z odległości 1000 — 1200 metrów czerwone krzyże na samolotach są zupełnie niewidoczne. Dlatego robione są próby odznaczania samolotów sanitarnych za pomocą dymów kolorowych, wypuszczanych w regularnych odstępach czasu. Dymy te mogłyby być jednakowe dla samolotów wszystkich narodowości, np. dym czerwony z białym. Niektórzy proponują nawet, by dymy te układały się w pewne litery na niebie, np.: C. R. (Croix Rouge), ten sposób jednak uważać należy, jako zbyt skomplikowany.

Projekty ustaw celnych dla samolotów sanitarnych cywilnych i wojskowych.

We Francji organizuje się cywilne lotnictwo sanitarne. Chodzi więc o danie wszelkich ułatwień samolotom sanitarnym przy przelatywaniu nad granicami kraju, czy to lecącym po chorego z lekarzem lub bez, czy też wiozącym chorego, czy wreszcie, wiozącym do chorego chirurga, wzgl. innego specjalistę lekarza. Odnosi się to również do samolotów, wiozących chorych do miejscowości klimatycznych, kąpielowych i wód mineralnych. W tym celu, projektowane jest utworzenie stałych przepustek dla samolotów sanitarnych, które należałoby jednak poddawać kontroli na lotniskach pogranicznych. Wtedy samoloty sanitarne miałyby prawo, w czasie pokoju, latania nad wszystkimi krajami.

Jak widzimy, dwa te bardzo ważne zagadnienia nie są jeszcze dostatecznie opracowane, ani wyjaśnione, aby mogły być wprowadzone w życie.

Projekt dodatkowych postanowień do Konwencji.

Trzecie zagadnienie projektu postanowień uzupełniających do Konwencji Genewskiej i Haskiej w odniesieniu do wojny w powietrzu jest najznaczniej dyskutowane w kwartalniku: „Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne".

Wytyczne tego projektu dadzą się ująć w trzech punktach, z których każdy będzie omówiony oddzielnie.

1. Personel i materjał używany w lotnictwie wyłącznie do zbierania, transportu i leczenia rannych powinien być szanowany i ochraniany, tak, jak to ma miejsce na lądzie i morzu.

2. Ochrona ta ustaje w razie użycia lotnictwa sanitarnego do wykonywania aktów wrogich, specjalnie w razie przelatywania nad linjami bojowemi nieprzyjacielskiemi, a to ze względu na możność obserwacji stanowisk nieprzyjaciela. Początkowo przypuszczano nawet, że przy przelatywaniu nad wojskami nieprzyjacielskiemi samolot sanitarny nie powinien mieć na sobie znaku Czerwonego Krzyża, jednak obecnie zdania się zmieniły. Przeważyła tu opinja prof. Picqué, który porównuje personel i materjał samolotów z personelem i materjałem samochodów sanitarnych. W czasie defilady samolotów w San - Antonio (Texas) w Ameryce, wyróżniał się odrazu na pierwszy rzut oka, samolot sanitarny, dzięki pomalowaniu go na biały kolor, na tle którego wyróżniały się jaskrawo- czerwone krzyże. Takie, wyróżniające się samoloty sanitarne podlatują możliwie blizko do linji bojowej, przyczem podobnie, jak samoloty sanitarne w ostatniej wojnie, będą za nielicznemi wyjątkami szanowane przez nieprzyjaciela. W razie dostania się do niewoli personelu takiego samolotu, ma być on traktowany, jako personel sanitarny. „Przeciwnie, wysyłać na pomoc rannym samoloty bez znaku neutralności, znaczyłoby zatracić wszelkie znaczenie odznaki Czerwonego Krzyża. Pewnego dnia bowiem, gdy nieprzyjaciel ujrzy samolot z czerwonym krzyżem, będzie mógł powiedzieć: „Być może w tym samolocie lecą artylerzyści, gdyż niedawno widzieliśmy samolot wiozący rannych, ale tamten był bez znaku Czerwonego Krzyża". Należy więc w każdym wypadku być zupełnie otwartym w podkreślaniu misji sanitarnej samolotu.

Pułkownik lotnictwa Cheutin twierdzi, iż „rycerskość istnieje również i w powietrzu", stąd, zdaniem jego, „jeżeli pilot samolotu myśliwskiego dostrzeże w obrębie linji przeciwnika samolot sanitarny, to w dziewięciu przypadkach na dziesięć nie bę-

*) Patrz artykuł „Neutralność samolotów sanitarnych" „Lot Polski" Nr. 26 z listopada 1925 r.

dzie doń strzelał, o ile w porę rozpozna godła Konwencji Genewskiej". Zresztą, już w 1917 roku w okolicy Soissons, Chassaing zauważył, że nie tylko niemcy nigdy nie strzelali do jego samolotu ze znakiem Czerwonego Krzyża, ale nawet razu jednego na lotnisku, specjalnie oznaczonem godłem Konwencji Genewskiej, wylądował, jako w miejscu neutralnem podoficer niemiecki, nie mogący uciec na swym „Albatrosie". Jest więc pewność, że, naogół biorąc, samoloty sanitarne, zaopatrzone znakiem Czerwonego Krzyża, będą szanowane przez nieprzyjaciela z ziemi i z powietrza, aż do chwili unoszenia się nad własnemi wojskami.

Inaczej jest, gdy samolot sanitarny zmuszony jest przelatywać nad linjami bojowemi nieprzyjaciela, bądź celem zabrania rannych pozostałych w czasie odwrotu, bądź z miejscowości oblężonych. O podobnym fakcie konkretnym opowiada płk. lek. Uzac. Mianowicie, przed opuszczeniem przez francuzów Cylicji, w czasie oblężenia przez turków posterunku d'Aintab, czterdziestu ciężko rannych zostało wywiezionych z oblężonego posterunku przez samoloty sanitarne, których turcy nie ostrzeliwali. Naturalnie był to wypadek wyjątkowy i napewno na terenie wojny europejskiej samoloty byłyby ostrzelane przez artylerję i karabiny maszynowe dla dwóch powodów:

a) znak Czerwonego Krzyża zdaleka nie jest dobrze widoczny i artylerzyści dział przeciwlotniczych rozpoczynają ogień w chwili zbliżania się jakiegokolwiek samolotu nieprzyjacielskiego;

b) żaden pilot nie wstrzyma się od opowiedzenia ważnych rzeczy (zbiorowisk odwodów i t. d.), które dostrzegł u nieprzyjaciela.

Stąd należałoby sformułować w sposób następujący artykuł Konwencji: „Ta ochrona ustaje również w razie przelatywania nad linjami nieprzyjacielskiemi, lub zbliżania się się do nich o tyle, że sekret operacyj nieprzyjacielskich narażony jest na szwank. Z punktu widzenia humanitarnego, wskazanem jest nie strzelać do samolotu wprost, lecz zamknąć mu drogę ogniem w ten sposób, by zmusić go do lądowania".

3. Personel i materjał lotnictwa sanitarnego nie podlegają niewoli. Personel, o ile wpadnie w ręce nieprzyjacielskie, powinien być zwrócony, jak tylko pozwolą na to okoliczności wojenne, a więc gdy wiadomości i obserwacje, które zdołał poczynić, nie mogą być już pożyteczne dla jego własnej, a szkodliwe dla wrogiej armji; materjał lotnictwa sanitarnego zostaje zwrócony możliwie razem z personelem, a w każdym razie, po ustaniu kroków nieprzyjacielskich. Materjał ten może być użyty, ale tylko do pielęgnowania rannych i chorych. W ten sposób Komitet Główny Międzynarodowego Prawa Lotniczego, godząc się z konieczności na ostrzeliwanie samolotów sanitarnych, unoszących się nad nieprzyjacielskiemi stanowiskami, wykluczył możliwość zatrzymania w niewoli personelu i materjału tych samolotów. Chodzi tu jednak oczywiście o personel i materjał, poświęcony wyłącznie służbie sanitarnej.

Kwestja pilotów sanitarnych.

Pytanie więc, czy ten warunek jest wogóle realny i wykonalny, czy będziemy mogli pozwolić sobie na posiadanie pilotów i samolotów, poświęconych wyłącznie transportowi rannych? Przypuśćmy, że pilot, schwytany na samolocie sanitarnym, we dnie wozi rannych, a w nocy prowadzi samolot bombardujący. Jak wtedy przedstawi nam się kwestja?

Piloci, używani do lotnictwa sanitarnego, nie będą wcale gorszymi pilotami od innych, choćby mieli służyć wyłącznie do celów transportu rannych. Mamy przykłady zupełnie przeciwne: pułkownik Cheutin, dowódca 37 pułku lotnictwa w Maroku, wpływem swym moralnym dokonał tego, że transportowanie rannych samolotami uważane było, co do zaszczytu, jako równoznaczne z walką powietrzną. Dla nieprzyjaciela więc byłoby rzeczą pożądaną zatrzymać w niewoli pilota, który dzisiaj woził rannych, a jutro, być może, poleci w samolocie myśliwskim. Tu jednak Konwencja wymaga zwrócenia pilota zabranego z samolotem sanitarnym, pod warunkiem, że odtąd ma on prawo jedynie i wyłącznie latać na samolotach sanitarnych. Wydaje się to dziwne, lecz analogiczne przypadki mamy w lądowej walce Wojny Światowej. Mianowicie, francuzi musieli zatrzymywać na stałe w służbie zdrowia zwróconych przez niemców sanitarjuszy, mimo, iż, w miarę wykruszania się materjału ludzkiego, kolegów ich wzięto do piechoty.

Samoloty sanitarne.

Co się tyczy oddawania samolotów sanitarnych, wziętych przez nieprzyjaciela, to nastąpiłoby to najłatwiej, w razie wyspecjalizowania się typu samolotów sanitarnych, a więc pewności, że nie będą mogły one być użyte do celów bojowych po zamalowaniu Czerwonych Krzyży. Samoloty sanitarne jednak, podobnie, jak bojowe, będą starały się dążyć za postępem, starając się zwiększyć swą szybkość i wygodę transportu.

Pozatem, budowa, jednakowa z samolotami bojowymi, ułatwia reperację, zamianę części zużytych i wyszkolenie pilotów. Zdaniem prof. Picqué, będziemy mieli zawsze dwa typy samolotów sanitarnych: a) samoloty sanitarne pierwszej linji, na jednego rannego, lądujące z łatwością wszędzie, typu Hanriot, które mogłyby dolatywać na 3—4 kilometry od linji bojowej; b) samoloty średnie i duże, wywożące wgłąb kraju, po dwóch, czterech, nawet sześciu rannych ze złamaniami uda, martwicą gazową, ranami czaszki i brzucha. Mielibyśmy, tym sposobem, lotnictwo sanitarne o dwóch typach samolotów.

Przed rozpoczęciem działań wojennych pożądanem byłoby wskazanie z obydwóch stron wojujących numerów, nazw, typów i odznak samolotów sanitarnych, tak, jak to ma miejsce z okrętami szpitalnymi. Wtedy, w razie pochwycenia samolotu sanitarnego, strony wojujące łatwiej zdecydowałyby się na jego zwrot.

Jak więc widzimy, pomimo rozwiązania już wielu poszczególnych zagadnień, kwestja transportu rannych i chorych w czasie wojny i pokoju z punktu widzenie prawnego jest daleką od zepewnienia samolotom sanitarnym swobodnego lotu wszędzie, gdzie wymaga tego dobro cierpiącego człowieka.

PARYŻ — BASSORA, PARYŻ — OMSK

Bassora!

Przypominają się nam bajki z tysiąca i jednej nocy. To pono w Bassorze królewicz Ali, Halef, czy Omar kupił za trzydzieści sakiewek złota dywan latający, który przeniósł braci do łoża umierającego ojca.

Była tam i czarodziejska luneta, którą można było dojrzeć, co się dzieje na końcu świata. Czyż radjo nie zastąpi jej całkowicie?

Brakuje tylko jeszcze jabłka zdolnego uleczyć choroby, a w zupełności genjusz ludzki zastąpiłby część skarbca nieporównanej córy genjuszów Pan-Banu.

Jakże nieszczęśliwe są dzieci obecnego pokolenia. Świat fantazji ginie. Verne nieudolnie opisuje oglądane przez nie wynalazki, w baśniach nie widzą nic nadzwyczajnego.

— Królewicz siadł na łabędzia...

— Czemu nie na samolot mamusiu?...

*

Takie dziwne myśli przesunęły się nam po przeczytaniu krótkiej wiadomości:

Bracia Arrachart przelecieli bez lądowania z Paryża do Bassory. Długość lotu wynosiła 4.250 kilometrów, które przebyli w przeciągu 26 godz. i 30 min.

*

Należymy do tego pokolenia, dla którego powieści Vernego były niesamowitą fantazją, a bajki bajkami. Mimowoli zapytujemy siebie, czy Arrachart istnieje. Czy naprawdę w ciągu jednej doby można przybyć z Paryża nad Perską zatokę?

Uśmiechamy się. Wczoraj widzieliśmy na księgarskiej wystawie książkę „W 80 dni dokoła świata". Biedny wydawco! Z równem powodzeniem można dziś głosić „w 8 godzin z Warszawy do Krakowa". Trzeba było za czasów króla Stasia książkę taką wydać, na żarty Trembeckiego, kpiny Węgierskiego się narazić.

*

Jednak naprawdę.

W dniu 26 czerwca, w sobotę, bracia Arrachart wystartowali na lotnisku w Bourget pod Paryżem o godzinie 5 min. 5. Samolot z ogromnym zapasem benzyny, która miała mu wystarczyć prawie na 30 godzin lotu, ważył 4.700 kg. Pomimo tego ciężaru, po pięciuset metrowym rozbiegu wzniósł się bez trudu. Bez zbytecznych manewrów nad głowami nielicznych odprowadzających, ostro wziął kierunek na południowy wschód i wkrótce zmalał „jako plamka szara,

Poczem się całkowicie w błękicie roztopił
Wielkości wróbla... motyla... komara..."

Przez cały dzień nie otrzymano żadnych wiadomości. Dopiero nazajutrz, w niedzielę rano francuski Podsekretarjat Stanu dla spraw lotnictwa otrzymał depeszę. Zawiadomiono go, że o 7 wieczorem blado-zielony samolot braci Arrachart przeleciał nad Bosforem, kierując się ku Perskiej zatoce.

Niepokojono się nie mało. Lot dzienny tak, ale noc nad mało znanym terenem to nie żarty. Trudno wyobrazić sobie gorsze warunki dla przymusowego lądowania.

Wreszcie nowa depesza: rano po 26 godzinach i 30 minutach nieprzerwanego lotu, samolot wylądował w Bassorze.

*

Fenomenalne! — woła technik. Dla niego to są przeznaczone informacje, że samolot nazywa się Potez 28, że motor 600 konny wyszedł z fabryki Renault, że zabrał ze sobą 3400 litrów benzyny i 320 litrów oleju.



BRACIA ARRACHART PRZED LOTEM PARYŻ — BASSORA

Pan Regy Sabbah zgłasza się po swoją część laurów jako twórca śmigła o nowym typie profilu, karburator Zenith zdobył jeszcze jeden tytuł do sławy, nawet fabryka pneumatyków reklamuje się szumnie sławą Arrachart, gdyż ona zaopatrzyła koła tak niezmiernie obciążonego samolotu.

*

To triumf. Sportowcy obliczają. Przedewszystkiem został pobity światowy rekord lotu na odległość bez lądowania. Poprzedni należał do tegoż kpt. Arrachart, który wraz z Lemaitr'em przeleciał z Etampes do Villa Cisneros. Było to tylko 3166 klm, a więc drobnostką wobec 4.250 z Paryża d Bassory.



SAMOLOT POTEZ 28

Dodajmy dla ścisłości, że był inny słynny lot — amerykanów. Kelly i Mac Ready przelecieli na samolocie Fokker z motorem Liberty 4.141 klm. z Los Angeles do New Yorku. Rekordu tego nie uznano, gdyż samolot otrzymał w locie pomoc przez dostawę benzyny. Coprawda była to także sztuka.

Pozatem przelot ten to zwycięstwo człowieka nad maszyną. Zapewne, że cudowną rzeczą jest posiadać płatowiec który rozwija przeciętną szybkość 177 klm na godzinę, ale trwać przy sterze przez 26 godzin, czyż to nie cudowniejsze. Usprawnić tak maszynę złożoną z nerwów i mięśni, potężną wolą opanować zmęczenie..., czyż to nie jest zwycięstwo? Zapewne, że kiedyś będą olbrzymie statki powietrzne o stale zmieniającej się załodze pruć cienie nocy, drwiąc z wichrów, a kapitan grając w bridga, będzie wydawać rozkazy, lecz wówczas wnukowie nasi będą czytać o czynach Arrachartów tak, jak myślą o wyprawach Kolumba, Marka Polo i tylu, tylu innych pasażerowie transatlantyckich luksusowych olbrzymów.

*

Poza obliczenie sportowca, poza entuzjazm technika — dalej jeszcze wybiega myśl przeciętnego człowieka. Samolot przelatujący nad Francją całą prawie, górzystą środkową Europą, wojowniczemi Bałkanami, popękanym od słonecznej spieki wyżem Anatolji, szczytami mitycznego Tunisu, pustynią Mezopotamji, krainą, gdzie ongi raj istniał pono — samolot mknący na wysokości 3.300 metrów nad krainą magów i mędrców — to jakby symbol nowej ery w dziejach ludzkości.

Ziemia kurczy się coraz bardziej.

Duch ludzki rozprzestrzenia się coraz szybciej.

Współzawodniczą ze sobą narody, walczą o najsilniejsze skrzydła, a w dużym stopniu od rezultatu tej walki zależy, czy poniosą one na krańce świata dobrodziejstwa kultury, czy zwyrodnienie współczesnej cywilizacji.

Dziś zwycięską jest Francja, ale nie można zapominać, że teraz dopiero lotn'cze Lokarno pozwoliło Niemcom wziąć udział w tym wyścigu.

Współzawodnictwo się wzmoże.

A Polska?

Nie posiadamy potężnego przemysłu, który do dalekich przelotów zachęca. Niema u nas bogatych mecenasów finansujących te kosztowne wyprawy. Instytut Aerodynamiczny jeszcze nie jest ukończony i nie mamy jeszcze możności stworzenia polskiego typu płatowca. Kiedy zaczniemy poważnie myśleć o silnikach nie wiadomo nawet, choć posiadamy wynalazców tej miary co Brzeski. Nasz tryumf, jak np. tryumf Rayskiego, to tylko chwała dla sportowca, lecz jednocześnie jeszcze jeden sukces obcego, choć przyjaznego przemysłu i jego twórców.

To musi się zmienić!

Horyzonty tej pracy są jeszcze nawet nieodkryte. Miejmy nadzieję, że dojrzą je zastępy członków L. O. P. P. — i na pograniczu legendy przedhistorycznej i fantazji przyszłości, zatkną nasz sztandar wśród sztandarów innych narodów.

Paryż — Omsk bez lądowania.

Nie przebrzmiały jeszcze echa imponującego rekordu braci Arrachart Paryż-Bassora — 4313 km bez lądowania, gdy oto przychodzi nowa wiadomość: kpt. Girier i por. Dordilly pobili ten rekord, przeleciawszy, nie lądując, 4700 km!

W dniu 14 lipca wyruszyli oni z lotniska Le Bourget na samolocie Breguet XIX z silnikiem Hispano-Suiza 500 MK. Nazajutrz Podsekretarjat Stanu dla Żeglugi Powietrznej otrzymał lakoniczną depeszę z Omska treści następującej: „Przybyliśmy do Omska o 13.50 po 29 godzinach lotu. Czas bardzo zły".

Samolot, na którym dokonany został ten niesłychany przelot, jest aparatem seryjnym, z niewielkiemi tylko zmianami: powiększono pojemność zbiorników na materjały pędne do zgórą 3000 litrów, przesunięto w tył siedzenia załogi i koła podwozia, ponadto powiększono powierzchnię organów sterowniczych. Przy starcie samolot ważył 3902 kg, z czego waga aparatu wynosiła 1324 kg, zaś materjałów pędnych 2282 kg.

W interwiev z dziennikarzami w Omsku dzielni lotnicy francuscy tak opisują przebieg swej podróży:

„Pierwsza część naszego lotu odbyła się w doskonałych warunkach. Lecieliśmy kolejno nad Laon, Koblencją, Lipskiem, Warszawą, Mińskiem i Smoleńskiem. Nad Moskwą przelatywaliśmy w piękną gwiaździstą noc. Rano pogoda zaczęła się psuć; w okolicach Uralu srogi północny wicher naniósł mgłę i chmury. Na przestrzeni 800 km. lecieliśmy nie widząc ziemi. Na Syberji pogoda się jeszcze bardziej popsuła: deszcz, wiatr, mgła towarzyszyły nam nieodłącznie. Sytuacja stawała się krytyczną, zapasy benzyny wyczerpywały się. Blisko 100 km. przebyliśmy na wysokości zaledwie 50 m od ziemi, aż znalazłszy odpowiednie miejsce, wylądowaliśmy szczęśliwie pod Omskiem..."

T. G.





STEFAN MALINOWSKI

MAJOR WOJSK LOTNICZYCH, INŻ. BUDOWY MASZYN I AERONAUTYKI

Moje prace w dziedzinie lotnictwa

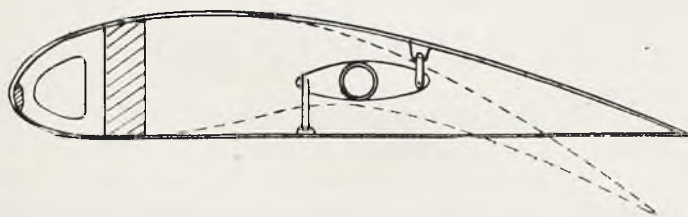
Inż. mjr. Malinowski podaje w niniejszym artykule szczegóły swych ostatnich prac lotniczych. Mjr Malinowski znany był ze swej działalności jeszcze w Rosji, gdzie położył wielkie zasługi na polu techniki w ogólności, a lotnictwa w szczególności (Red.).

Samolot o wyginalnem skrzydle.

W okresie przedwojennym i początkach wielkiej wojny, jedyną „biblją" konstruktora był zbiór wyników laboratorjum aerodynamicznego Eiffel'a. Wnikając w tajniki tej biblji, zainteresowałem się wynikami badań nad skrzydłami różniącemi się między sobą stopniem wygięcia profilu.

Różnice aerodynamiczne były olbrzymie. Profil płaski dawał skrzydłu stosunkowo niewielką nośność, lecz zato stawiał mały opór w powietrzu. Im bardziej skrzydło było wygięte, tem więcej siła nośna wzrastała i wzrastał jednocześnie opór.

Te badania nasunęły mi myśl zbudowania skrzydeł o dowolnie wyginanym profilu, dzięki któremu płatowiec mógłby uzyskać bardzo szeroką skalę własności lotu, jakich płatowiec ze skrzydłami normalnie zbudowanemi o stałym profilu osiągnąć nie jest w stanie. Studjum nad równowagą samolotu w powietrzu, wykazało również większą stateczność na korzyść skrzydła wyginalnego.



WYGINALNE SKRZYDŁO

Próby nad realizacją tego skrzydła rozpocząłem w Petersburgu w roku 1916, starając się zmieniać wygięcie żeber pełnych wzorowanych na konstrukcji skrzydeł Caudrona starego typu. Organy przyrządu wyginającego znajdowały się nazewnątrz skrzydła, co zwiększało opór szkodliwy i wobec tego sposób ten zarzuciłem.

Zachęcony do dalszych prac ze strony kierowników laboratorji aerodynamicznych w Rzymie i Turynie, rozpocząłem nowe próby w roku 1920 w fabryce Ansaldo w Turynie. Ustaliłem wtedy obecnie przezemnie stosowany typ konstrukcji żeber, złożony zasadniczo z górnej i dolnej listwy elastycznej połączonych z przyrządem wyginającym te listwy.

W przeciwieństwie do żebra mego wykonania, listwy normalnego żebra są związane z wewnętrzną konstrukcją, która czyni żebro nieodkształcalnem.

Konstrukcję doprowadziłem do realnych wyników dopiero w 1921 roku w Szkole Pilotów w Bydgoszczy, gdzie wykonałem odcinek skrzydła naturalnej wielkości, który poza dobrą wyginalnością dał również wytrzymałość żądaną przy budowie płatowców.

Dzięki poparciu Pana Generała Macewicza, ówczesnego Szefa Dep. IV Z. P., roku następnego zastosowałem skrzydło o zmiennym profilu do odpowiednio przerobionego kadłuba typu Nieuport.

Pomimo, że wykonane skrzydło było wyginane niewiele i tylko w środkowej swej części, otrzymałem stosunek szybkości maksymalnej do minimalnej największy, jaki w tym okresie osiągnięto. Próbne i brawurowe loty popisowe w końcu sierpnia 1922 roku, wykonane przez pułk. pilota Kossowskiego, wykazały wartość praktyczną wykonania wynalazku, wyrażającą się przez krótszy start, lądowanie z bardzo małą szybkością i większą nośność samolotu w powietrzu.

W 1924 roku w Paryżu zainteresowany memi pracami S. T. Aé. polecił fabryce Hanriota zastosować mój wynalazek. Przeprowadzane wtedy studja konstrukcyjne dały mi impuls do nowego ulepszenia, polegającego na uproszczeniu systemu wyginającego.

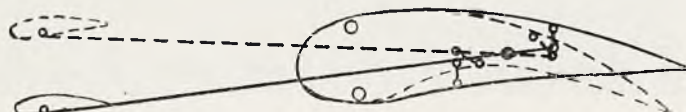
W roku ubiegłym, dzięki uprzejmości profesora Witoszyńskiego, miałem możność jeszcze raz stwierdzić w laboratorjum aerodynamicznem Warszawskiej Politechniki, jak olbrzymi wpływ na siłę nośną ma wygięcie skrzydła na całej rozpiętości.

Nad dowolnem podniesieniem wartości nośnej skrzydła, pracują wszystkie państwa, — w ostatnich latach osiągnięto dodatnie wyniki, lecz jak dotąd gorsze od otrzymanych przez wyginanie skrzydła.

Pismem do Departamentu IV Z. P. z dn. 7 października 1925 roku, zrzekłem się patentów polskich na rzecz lotnictwa polskiego.

Szybowiec o locie dynamicznym.

Podczas długich godzin, spędzonych z karabinem w ręku na posterunkach, w okresie mego wojskowego przeszkolenia w Grudziądzu (1923), obserwowałem pilnie swych skrzydlatych rywali — wrony. Zimowe silne wichry morskie, pozwoliły mi uchwycić tajemnicę tak zwanego lotu dynamicznego: nad płaszczyzną pola unosił się ptak z rozpostartemi skrzydłami, uchylając się tylko przy podmuchach wiatru. Ten gratisowy silnik postanowiłem wyzyskać i tegoż dnia narzuciłem szkic szybowca, który — po ukończeniu wyszkolenia — w Bydgoszczy wykonałem.



SZKIC SZYBOWCA „DZIABA".

Pomysł polegał na tem, że przed nośnem wyginalnem skrzydłem umieściłem płaszczyznę—czujnik, wsparty na drążkach związanych z przyrządem wyginającym skrzydło. Czujnik wraz z drążkami przy każdym podmuchu wiatru uchylał się w stosunku do skrzydła i wyginał automatycznie jego profil, zwiększając jednocześnie kąt natarcia skrzydła.

Rozbicie się mego szybowca przed wzlotem na konkursie w Białce (1923) nie pozwoliło stwierdzić doświadczalnie mych przypuszczeń. Tem nie mniej odnalazłem potwierdzenie obserwowanego lotu dynamicznego ptaków, w pracach laboratorjum wiedeńskiego nad uchylaną płytką przy wywoływanych sztucznie podmuchach wiatru.

Różnica między lotem szybowym zwykłym i dynamicznym polega na tem, że o ile szybowiec w pierwszym wypadku może unosić się wyłącznie przy wiatrach wznoszących, jakie np. mamy w miejscowościach górzystych, — lot dynamiczny możemy uskutecznić również nad terenem płaskim, wykorzystując dzięki wspomnianemu „czujnikowi" podmuchy dostatecznie silnego wiatru.

Śmigło drewniane metalizowane

Zwiedzając w 1924 roku fabrykę „Galwana" w Bydgoszczy, podziwiałem wyroby porcelanowe i szklane upiększone rysunkami metalowymi. Rysunek otrzymuje się dzięki osadowi metalowemu w spreparowanej kąpieli galwanicznej.

W ten sposób można otrzymać również powłokę metalową na drzewie. Ponieważ nasze drewniane śmigła szybko się paczą dzięki zmianom atmosferycznym, nawet w przechowaniu, jak również strzępi je piasek lotniska i deszcz w locie — zaproponowałem właścicielowi fabryki inżynierowi K. Baranowskiemu, żeby zrobił próby z galwanizowaniem śmigieł.

Wynik galwanizacji miedzią był bardzo dobry. Otrzymaliśmy cienką jednolitą warstwę metalu, pokrywającą szczelnie śmigło. Metalowe nitki zapuszczone w drzewo, gwarantowały ścisłą łączność powłoki metalowej ze śmigłem.

W ten sam sposób możnaby pokryć różne części drewnianego samolotu, jak również wykonywać skówki - obsady z żelaza, niklu czy stali.

Rozszerzając prawdopodobieństwa — w ten sposób można wykonać cały płatowiec, a przynajmniej jego zasadnicze części jak kadłub, skrzydło i t. p., stanowiące metalowe powłoki bez szwów, posługując się tylko wannami galwanicznemi przy minimalnej ilości robotników.

Lecz to są przewidywania, których nie miałem możności sprawdzić w praktyce.



Samolot inż. Zalewskiego

Znany w sferach lotniczych konstruktor gwiaździstego silnika lotniczego, inż. Władysław Zalewski, skonstruował płatowiec bojowy, uwidoczniony na pierwszej stronie „Lotu".

Dokładnych danych charakterystycznych, jako też danych ilustrujących rezultaty prób w powietrzu podać nie możemy z powodów od nas niezależnych. Ograniczymy się do ogólnego opisu.

Konstrukcja samolotu całkowicie drewniana, pokrycie skrzydeł płócienne. Kadłub posiada kształt wrzecionowaty, przypominający niemieckiego Rolanda. Pokrycie dychtą. Skrzydła względnie krótkie i wązkie, o profilu grubym i bardzo wklęsłym. Lotki i stery o dużej powierzchni. Lotki silnie kompensowane. Podwozie przypomina słynne „nogi bilardowe" Goljath'a. Resorowanie normalne. Silnik Lorraine 450 MK.

Prób na tym samolocie dokonali piloci: por. Kalina i por. Babiński.

Start okazał się nadzwyczaj łatwy i krótki, lądowanie natomiast z dużą szybkością. Szybkość w locie znaczna, zbliżona do szybkości Spada 61.

Jedynym, dotychczas zauważonym błędem konstrukcyjnym jest zbyt duża kompensacja lotek, powodująca szarpanie drążka sterowego.

Z pełną satysfakcją możemy nareszcie powiedzieć, że mamy swój własny samolot, zbudowany własnemi środkami, nie ustępujący konstrukcjom zagranicznym. Daj Boże, by samolot ten posiadł niedługo takie sukcesy, jak np. t. zw. pospolicie „dziewiętnastka" Breguet'a.

W. D.

LIST Z ANGLJI

Piękna pogoda sprzyjała w tym roku pokazom lotniczym na lotnisku Hendon 3 lipca.

Tłumy ludzkie, odświętnie przybrane, paradowały za barjerami dumne że mają wśród siebie dostojnych gości, króla Jerzego z małżonką, króla Alfonsa hiszpańskiego z małżonką oraz szereg parów i mężów stanu.

Organizacja pokazów cierpiała cokolwiek, bowiem, pomijając oślepiające słońce, a więc czynnik niezależny od woli i chęci ludzkich, pomijając niemożliwy tłok na drogach, spowodowany przez policemanów — a więc też od zwykłych śmiertelników niezależnych osobistości, przestrzegających jazdy po jednej stronie ulicy, urządzono np. lożę królewską w takim punkcie, że samoloty startowały wprost na nią, co mogło narazić dostojne karki na niebezpieczne skręcenie, o ile ich posiadacze chcieliby z całym zainteresowaniem śledzić startujące samoloty.

Drugim błędem organizacyjnym było rozpoczęcie lotu okrężnego dla samolotów niszczycielskich przed rozpoczęciem pokazów, a zakończenie go po rozejściu się widzów.

W locie tym brało udział 3 eskadry (7, 9, 58) na samolotach Vickers Virginia (silniki Napier Lion), oraz jedna (99) na Handley Page Hyderabad (też Napier Lion). Ta ostatnia przybyła pierwsza do celu.

O godz. 12-ej rozpoczęły się właściwe pokazy, zaczęte lotami samolotów współdziałających z piechotą. Znane z czasów wojny Bristol Fighter's popisywały się chwytaniem meldunków z ziemi i zrzucaniem odpowiedzi. W czasie przerwy na lunch, pomiędzy godz. 1 a 2.30 młodsza generacja pilotów popisywała się akrobacjami na samolotach Gloster Gamecock (Bristol Jupiter), Sopwith Snipe (B. R. II), Armstrong Whitworth Siskin (Armstrong — Siddeley Jaguar). Ogólny poklask zdobył pilot Atcherley z 23 esk. Po przerwie wzbiły się w powietrze 54 samoloty myśliwskie (esk. 19, 23, 29, 32, 41, 56) typów Gloucester Grebe (A. S. Jaguar), Gloucester Gamecock (Bristol Jupiter), A. W. Siskin (A. S. Jaguar Samoloty, podzielone na dwie grupy po 3 eskadry z 9 samolotów każda, dokonały szeregu lotów grupowych, budzących ogólny podziw swą precyzją i regularnością.

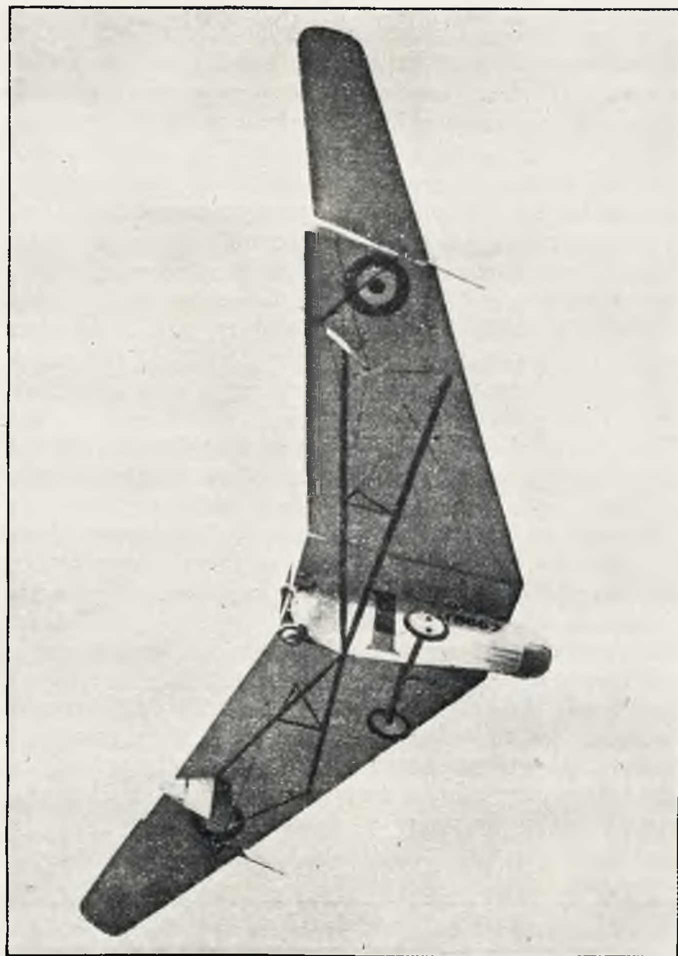
Z kolei, przedstawiciele departamentów Min. Lotnictwa konkurowali w handicapie 20-o milowym, wykazując że siedzenie w biurze bynajmniej nie przeszkadza treningowi w lataniu.

Lot wygrał dow. esk. Cox z Dep. Organizacji na samolocie Hawker Woodcock (Bristol Jupiter).

Trzecim z kolei był przedstawiciel Dep. Zaopatrzenia Longmore, latający już około 15 lat.

Następny numer programu był nader interesującym z punktu widzenia techniki. Rozpoczął się on paradą szeregu samolotów najnowszych typów, a następnie ich lotami. Opisywanie wszystkich typów byłoby zbyt długiem, ograniczymy się do ich wyszczególnienia. A więc przed oczami widzów przesunęły się kolejno: bezogonowy „Pterodactyl" kpt. G. T. R. Hills'a (Bristol Cherub 34 MK.), Blackburn Sprat (Rolls Royce Falcon III. 270 MK.), Vickers Vendace (R. R. Falcon III), Gloucester Gorcock (Napier Lion VIII. 525 MK.), Hawker Hornbill (Rolls Royce Condor IV. 700 MK.), Avro Avenger (Napier Lion VIII. 525 MK.), Fairey Firefly (Curtiss D. 12 430 MK.), Armstrong Whitworth Atlas (Armtsrong Siddeley Jaguar IV. 385 MK.), Bristol Boarhound (Bristol Juipter VI. 425 MK.), Havilland Hyena (A. S. Jaguar IV. 385 MK.), Vickers Vespa (Jupiter VI), dalej samoloty do bombardowania dziennego: Fairey Fox (Fairey-Felix-Curtiss. 430 MK.), Hawker Horseley (R. R. Condor III. 670 MK.), dalej Avro Ava (2 siln. R. R. Condor III. po 670 MK.), następnie wielki pasażerski Armstrong-Whitworth Argosy (3 silniki Jaguar).

Na samym końcu pokazano publiczności autogiro Cierva, budowane w Anglji w firmie A. V. Roe (Avro), z silnikiem Clerget 130 MK.



BEZOGONOWY „PTERODACTYL" KPT. HILLS'A.

Pokaz tych wszystkich samolotów, zakończony groteskowym lotem „Pterodactyla" i autogiro „Cierva", wykazał, że Anglja posiada samoloty pierwszorzędnej wartości, wszelkiego rodzaju typów.

Następnym numerem pokazu było bombardowanie apokaliptycznego tanku, ciągnionego liną przez lotnisko. Bombardowanie odbywało się z wysokości około czterdziestu metrów przy pomocy czterech

samolotów Gloster Grebe. Ogółem osiągnięto 4 celne rzuty. Efektownym pokazem było kierowanie eskadrą za pomocą rozkazów wydawanych przez radjo.



LOT GRUPOWY D. H. 9. I FAIREY FAWN'S

Głośniki rozstawione na lotnisku dawały możność śledzenia skuteczności tego sposobu.

Pod koniec pokazu odbył się 10 milowy lot na samolotach Bristol Fighter, loty grupowe na Fairey Fawn i D. H. 9, bardzo efektowne w swej precyzji, pokaz ataku na fikcyjne lotnisko przy pomocy samolotów myśliwskich i niszczycielskich, oraz konkurs na lądowanie w punkt, otwarty dla instruktorów. Rozumie się, publiczność przedewszystkiem była zachwycona widokiem pękających pocisków w pobliżu fantastycznie malowanych hangarów.

Pokaz ten dał rzeczowe dowody, że lotnictwo angielskie posiada takie samoloty, jakie powinno mieć państwo dbające o swe zabezpieczenie i swą całość.

Drugim emocjonującym zdarzeniem w lotnictwie angielskiem były zawody t. zw. Kings Cup 9/10 lipca Trasa lotu obejmowała przestrzeń 1470 mil. (2342.4 km). Samoloty, stojące do zawodów miały przebyć każdego dnia dwukrotnie dwa trójkąty, startując i lądując na lotnisku Hendon pod Londynem. Jeden z trójkątów, z wierzchołkami w Martlesham i Cambridge mierzył 166 mil (265,6 km) drugi z wierzchołkami w Coyenty i Cheltenham — 200 mil (320 km). W roku bieżącym system udzielania for (handicapping był nowo ustalony. Szybkość samolotu określono na podstawie formuły: $F = \sqrt{^3V \omega / \chi}$, w której V oznacza szybkość (w milach na godzinę, w — pełną wagę samolotu. v — stosunek obciążenia użytecznego (w funt. ang.) do mocy silnika (w MK), zaś F — spółczynnik otrzymany przy pomocy specjalnej krzywej.

Na starcie zgromadzono 14 samolotów, w tem 5 D. H. Moth z silnikiem Cirus 27/90 MK, 2 Martinsyde Nimbus (300/350 Nimbus), D. H 37, D H 51, Parnall Plover, Vickers Vixen, Cronvell, Bristol Bodminton i Martinsyde A. D. C. I.

Zwycięzcą został H. S. Broad na D. H. Moth.

Wogóle na 14 samolotów startujących przybyło do mety raptem 5, w porządku następującym:

I. Broad na D. H. Moth.

II. Scholefield na Vickers Vixen (450 MK. Napier Lion).

III. Jones na Martinsyde A. D. C. 1 (A. S. Jaguar 385 MK.) i t. d.

Różnica w czasie pomiędzy przybyciem do mety Broada i Schohfielda wynosiła raptem 22 sekundy.

Cały ten lot, oparty na zasadzie handicap'u, miał charakter zaciętej walki, podobnej do walki na torze wyścigowym.



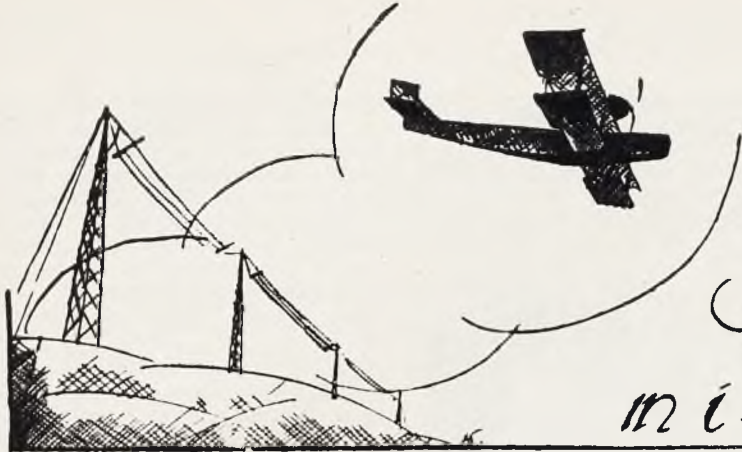
KPT. H. S. BROAD, ZWYCIĘZCA KINGS CUP

Należy zaznaczyć, że lot ten odbywał się przy maksymalnym wysiłku silników, co prawdopodobnie było przyczyną uszkodzeń.

Londyn, w lipcu. **Wasz.**



ESKADRA GLOUCESTER GREBES W LOCIE



Kronika międzynarodowa

POLSKA.

Siódmy jubilat 100.000 kilometrów w powietrzu. W dniu 23 lipca b. r. pilot Polskiej Linji Lotniczej, p. Zygmunt Barciszewski, ukończył swój stutysięczny kilometr, które przebył w powietrzu, kierując samolotami pasażerskiemi tego Towarzystwa.

Zaznaczyć należy, że pilot Barciszewski jest siódmym z rzędu pilotem Polskiej Linji Lotniczej, który tę olbrzymią przestrzeń powietrzną osiągnął bez żadnego nieszczęśliwego wypadku.

Rekord kpt. Stachonia. Najpoważniejsze francuskie pismo lotnicze „L'Aéronautique", donosząc o rekordzie szybkości wznoszenia się, ustalonym przez kpt. Stachonia, pisze, że świadczy on o wielkich zaletach samolotu i silnika, ale przypisać go głównie należy „doświadczeniu i być może bezprzykładnemu wytrenowaniu się" kapitana Stąchonia.

Konkurs szybowców. Wobec miernych rezultatów poprzednich Konkursów szybowców, wynikłych z nieodpowiednich terenów Zarz. Gł. L. O. P. P. postanowił w tym roku Konkursu nie urządzać.

Natomiast w dalszym ciągu czynione są poszukiwania terenów przyczem postanowiono zaprosić por. Thoret do Polski dla wyzyskania jego wiedzy i praktyki w tym kierunku.

ANGLJA.

Olbrzymi wodnopłatowiec. Blackburn Aeroplane Co zbudowała wodnopłatowiec, typu „Iris", który można nazwać statkiem latającym. Posiada on trzy silniki Rolls Royce „Condor", ogólnej mocy ca 2100 MK. Przeznaczeniem jego są dalekie wywiady i pościg za łodziami podwodnemi. „Iris" pomieści: 3 pilotów, jednego nawigatora i 10 ludzi załogi. Jak dzienniki angielskie donoszą, koszt pierwowzoru wyniósł 60.000 funt. szterl.

Finał lotu Kair-Capetown. Dnia 22 czerwca na wodach Lee-on-Solent opuściły się cztery wodnopłatowce angielskich wojsk lotniczych, które pod dowództwem mjr. C. W. H. Pulforda dokonały lotu z Kairu do Capetown i z powrotem via Kair do Anglji. Raid rozpoczął się 1 marca, 12 kwietnia przybyły one do Capetown, skąd wyruszyły z powrotem 20 kwietnia. W dniu 27 maja nastąpił przylot do Kairu, skąd odleciały do Europy 9 czerwca.

Do raidu zostały użyte wodnopłatowce Fairey III D. z silnikami Napier „Lion" 450 MK. Zasługuje na uwagę, że cały lot, długości około 22.000 km, dokonany został bez zmiany silników i większych reparacyj i że przez cały czas lotu, eskadra trzymała się w grupie.

Lot Cobhama do Australji. Zapowiadany od dawna lot Alana Cobhama rozpoczął się 30 czerwca. Dnia tego Cobham, w towarzystwie swego wiernego towarzysza, mechanika A. B. Elliotta, wyruszył z Rochester, gdzie samolot jego D. H. 50 z silnikiem Siddeley „Jaguar" 395 MK. (nawiasem mówiąc ten sam, na którym Cobham odbył swój lot Londyn — Capetown — Londyn) został zaopatrzony w fabryce Short Bros, w metalowe pływaki. Pływaki te będą dopiero zdjęte po przybyciu do Port Darwin w Australji, gdzie założone zostanie lądowe podwozie.

W dniu 1 czerwca Cobham wywodował w porcie Marsylskim, nazajutrz stanął w Atenach, 5 czerwca przybył do Bagdadu. Podczas następnego etapu Bagdad — Bassora, w chwili, kiedy samolot leciał dosyć nisko nad pustynią, Cobham usłyszał huk; zatrzymawszy silnik, porozumiał się z Elliottem, który mu podał karteczkę następującej treści: „Rurka pękła, odłamek metalu przebił mi ramię i utkwił w boku, krwawię silnie". Cobham w godzinę potem wywodował w Bassorze, gdzie przewieziono Elliotta do szpitala. Pomimo natychmiast dokonanej operacji Elliott nazajutrz zmarł.

Jak się po zbadaniu samolotu okazało, Elliott zginął od kuli karabinowej, która wystrzelona prawdopodobnie przez jakiegoś araba, strzaskała rurkę od zbiornika benzyny i rykoszetem przebiła ramię, jedno z żeber i płuco nieszczęśliwego.

Cobham dotknięty głęboko stratą swego towarzysza, początkowo zamierzał przerwać swój raid, w końcu zdecydował się jednak polecieć dalej z mechanikiem sierżantem Wardem, przydanym mu przez angielskie centrum lotnicze w Bassorze, i 17 lipca przybył do Bender-Abbasu.



WALNE ZGROMADZENIE L. O. P. P. W DNIU 3—4 LIPCA B. R.



KPT. GIRIER I POR. DORDILLY PO POWROCIE DO PARYŻA

Bourget i wylądował o godzinie 14.30 w Göteborgu (Szwecja). Po zaopatrzeniu się w benzynę, ruszył dalej i wieczorem lądował w stolicy Norwegji — Oslo. Nazajutrz o świcie samolot odleciał z Oslo, o 8-ej był w Sztokholmie, po południu w Kopenhadze, zaś o 21-ej w Brukseli. Stąd nazajutrz, t. j. w dniu 12 lipca lotnicy nasi odlecieli do Le Bourget, gdzie wylądowali w południe.

X-a Wystawa aeronautyczna. Termin otwarcia tegorocznego, jubileuszowego Salonu aeronautycznego wyznaczony został na 3 grudnia. Salon odbędzie się, jak zwykle w Grand Palais i zamknięty zostanie 19 grudnia.

Raid kapitana Girier. Niedługo cieszyli się bracia Arrachart zdobytym przez siebie rekordem długości lotu bez lądowania. Oto w dwa tygodnie po nich kapitan Girier w towarzystwie por. Dordilly przebył przestrzeń Paryż—Omsk (Syberja zachodnia), wynoszącą 4 700 km bez lądowania. Wyruszywszy 15 lipca na samolocie Breuget XIX z silnikiem Hispano-Suiza 450 MK., o godz. 5.20 rano z lotniska Le Bourget, Girier leciał przez Koblencję, Lipsk, Warszawę, Mińsk, Perm i Tiumen i stanął w Omsku po 29 godzinach lotu.

Dla odbycia tego raidu samolot uległ pewnym przeróbkom. Zaopatrzony on został w zbiorniki, mieszczące 2850 litrów benzyny, powierzchnia ogona została powiększona, podwozie cofnięte w tył i t. d. Ogólna waga samolotu, łącznie z załogą wynosiła 3900 kg.

Przeciętna szybkość, licząc przebytą odległość w linji prostej, wyniosła około 160 km/godz., w rzeczywistości jednak musiała być znacznie większa.

Paryż—Skandynawja—Paryż. Jednym z punktów tegorocznego programu Podsekretarjatu Stanu dla Żeglugi Powietrznej był raid do państw skandynawskich. Dokonany on został z powodzeniem przez kpt. Weissa i sierż. Latapie na samolocie Breguet XIX, opatrzonym silnikiem Lorraine—Dietrich 450 MK.

Oto przebieg ich lotu:

17 lipca:	Paryż—Kopenhaga	1100 km
18 „	Kopenhaga—Oslo—Sztokholm .	1000 „
19 „	Sztokholm—Helsingfors—Rewel .	600 „
20 „	Rewel—Ryga	400 „
21 „	Ryga—Kowno—Warszawa—Praga	1350 „
22 „	Praga—Paryż	950 „

Ogólną przestrzeń—5400 km, przebyli dzielni lotnicy w 31 godz. 40 min, to jest z przeciętną szybkością 170 km/godz, co ze względu na daleki dystans, jest nieprzeciętnym wyczynem.

Raid braci Arrachart. W lipcowym numerze „Lotu Polskiego" wspomnieliśmy o projekcie braci Arrachart ustalenia rekordu odległości bez lądowania. Raid ten rozpoczęli oni 26 czerwca o godz. 5 rano i zakończyli lądując po 26-u godz. 30 min. lotu w Bassora (nad Zatoką Perską), przebywszy 4313 km. bez lądowania. Świetny rezultat ten osiągnęli Arrachartowie na dwupłatowcu Potez 28 z silnikiem Renault 550 MK. Poprzednie, nie oficjalne rekordy odległości bez lądowania ustanowili: amerykanie O'Kelly i Mac Ready — 4105 km. (przelot nad Stanami Zjednoczonymi) oraz kpt. Arrachart i Lemaître — 3166 km. (Paryż — Villa Cisneros).

Na powrotnej drodze spotkał lotników wypadek: wskutek popsucia się magneto zmuszeni byli lądować niedaleko Budapesztu. Przy lądowaniu samolot wywrócił kozła, bez większej jednak szkody. Lotnicy wyszli z wypadku cało i mają powrócić drogą powietrzną do Paryża.

Puhar „Zénith". Jak donosiliśmy w zeszłym numerze „Lotu Polskiego" rozgrywka o ten puhar przechodni odbyła się w dniach 3 i 4 lipca na dystansie: lotnisko Orly (pod Paryżem), lotnisko Bron (pod Lugdunem). Puhar zdobyty został przez znanego nam posiadacza wielu rekordów światowych

AMERYKA.

Lot przez dwie Ameryki. W numerze lipcowym „Lotu Polskiego" pozostawiliśmy Olivero i Duggana w Gwadelupie. Dnia 5 czerwca przebyli etap Gwadelupa—Martynika, zaś 10 czerwca dolecieli do Ameryki południowej, wodując w Georgetown (Gujana angielska). Podróż wzdłuż brzegów Atlantyku odbywała się pomyślnie, 12 czerwca wodnopłatowiec wyleciał ze stolicy Gujany holenderskiej — Paramaribo, mając jako cel port brazylijski Belem, oddalony o 100 km. Przez kilkanaście dni nie było wiadomości o lotnikach, poszukiwania, dokonywane przez flotylę Amazonki nie dały wyniku, dopiero 24 czerwca pewien rybak odkrył wodnopłatowiec, spoczywający na wodach zatoki Maraca, zupełne nieuszkodzony, a unieruchomiony wskutek braku materjałów pędnych. W dniu 28 czerwca otrzymawszy benzynę wyleciał do Belem, 29 czerwca wodował w San Luiz, stolicy brazylijskiego stanu Maranhas.

BAWARJA.

Kredyty Lotnicze. W budżecie bawarskim na r. 1926 przewidziane jest 900.000 marek na cele żeglugi powietrznej. Na sumę tę składają się z ważniejszych pozycji następujące:

150.000 m. na stypendja dla szkół pilotów.

300.000 m. na urządzenie lotnisk.

100.000 m. jako sybsydjum monachijskiej fabryce silników lotniczych Bayerische Motor-Werke.

100.000 m. na udział rządu w linjach lotniczych.

DANJA.

Lot Tokio-Kopenhaga. Por. Botved, o którego locie informowaliśmy naszych czytelników i któremu na drodze z Kopenhagi do Tokio los bynajmniej nie sprzyjał, osiągnął na powrotnej drodze wyniki, których by się nawet Pelletier d'Oisy nie powstydził. Wyleciał on na samolocie Fokkera z silnikiem Lorraine Dietrich 450 MK. w dniu 15 czerwca z Tokio i lecąc via Mukden, Czytę, Irkuck, Krasnojarsk, Kazań, Moskwę i Królewiec, wylądował 23 czerwca w Kopenhadze. W ten sposób przebył on w 8 dni 10.595 km.!

FRANCJA.

Raid por. de Vitrolles. W myśl programu wielkich raidów powietrznych Podsekretarjatu Stanu Żeglugi Powietrznej por. de Vitrolles w towarzystwie sierżanta-mechanika Bernarda startował 10 lipca o godz. 4.40 na samolocie Bréguet XIX z silnikiem Lorraine-Dietrich 450 MK z lotniska Le

Drouchin'a, który na samolocie Farmana F 70, z silnikiem Jupiter 420 MK, osiągnął przeciętną szybkość 143, 17 km./godz. zużywając 253 gr. materjałów pędnych na kilogram wagi pożytecznej. Drugim był Gauron, na samolocie Caudron 128, z silnikiem Salmson 120 MK, który przy szybkości 123,49 km./godz. zużył 256 gr.; trzecim zaś Descamps na samolocie małej mocy Albert T. E. 1, z silnikiem Salmson 40 MK, szybkość 118,98 km. godz., zużycie 258 gr.

Zawody powyższe były świetnym sprawdzianem postępów, jakich dokonało lotnictwo w ostatnich kilku latach: podczas gdy zdobywca pucharu w roku 1923 zużył 475 gr., zużycie w r. 1924 wynosiło już tylko 359 gr., zeszło zaś w obecnym do 256

Interesującym bardzo jest fakt, że pomiędzy samolotami tak różnych mocy (od 420 do 40 KM) różnice w użyciu materjałów pędnych są minimalne, po kilka gramów zaledwie, co dobrze wróży o przyszłości samolotów małej mocy.

Ponieważ w roku bieżącym puhar po raz trzeci dostał się fabryce Farmana, tem samem stał się jej własnością.

Lot porucznika Thoret'a. Porucznik Thoret, specjalista lotów szybowych i na samolotach małej mocy, o którego locie przez Alpy donosiliśmy czytelnikom naszym w Nr. 7 Lotu Polskiego, dokonał nowego raidu Paryż — Praga — Warszawa — Paryż, to jest ca 3000 km w ciągu trzech dni.



POR. THORET PO POWROCIE DO PARYŻA Z WARSZAWY NA AVIONETCE „ALBERT"

Wyruszył on z lotniska Le Bourget na samolocie małej mocy Albert z silnikiem Salmson 40 MK, chłodzonym powietrzem, w dniu 16 lipca, wskutek mgły zmuszony został do lądowania w Mourmelon, skąd startował jednak niebawem i tegoż dnia przybył do Pragi, przebywszy przestrzeń Paryż—Praga w 5 godz. 30 m, z przeciętną szybkością 137 km/godz. Nazajutrz dokonał lotu Praga — Warszawa w 4 godz. 10 min. Z Warszawy wyleciał 18 lipca o god 5 min. 10 i wylądował w Le Bourget o 15 g. 10 lecąc z przeciętną szybkością 145 km/godz.

Ciekawem jest, że na tej ostatniej przestrzeni Thoret zużył tylko 111 litrów benzyny i 3,61 smaru, co odpowiada na 100 km 7,65 l. benzyny i 0,248 l. smaru, a zatem zużycie materjałów p dnych było mniejsze, niż ośmiokonnego samochodu.

Olbrzymi wodnopłatowiec. Les Chantiers de Penhoët jedna z największych stoczni okrętowych we Francji, która niedawno otworzyła dział budowy samolotów, zbudowała olbrzymi wodnopłatowiec o następującej charakterystyce: rozpiętość skrzydeł 39 m, długość 27,3, pow. skrzydeł 3000 m. kw., waga z obciąż 18 t, bez — 10 t, szybkość 200 km/godz.

Lotnicza komunikacja pocztowa z Marokiem. W 1925 roku 52% listów z Maroka do Francji przesłane było drogą powietrzną. Poważny ten i co rok zwiększający się odsetek, świadczy o celowości samolotu, jako środka komunikacyjnego.

GRECJA.

Komunikacje lotnicze. Tow. Żeglugi Powietrznej „Icare" zorganizowało połączenie lotnicze Aten z Aleksandrją, Salonikami, Białogrodem, niebawem zaś, wspólnie z włoskiem Tow. „Aero-Espresso" otwiera linję Brindisi — Ateny — Konstantynopol.

INDOCHINY.

Jedyna linja powietrzna w Anglji czynna jest na szlaku Sajgon (stolica Kochinchiny) — Kratje (Kambodża) — Savannaket. Linję tę, 800 km. długą, eksploatuje francuskie lotnictwo wojskowe w Indochinach. Przeloty odbywają się raz na tydzień i cieszą się wielką frekwencją.

JUGOSŁAWIA.

Nowe towarzystwo żeglugi powietrznej. Dzięki staraniom Aeroklubu S.H.S. utworzone zostało Towarzystwo Żeglugi Powietrznej w Jugosławji, które organizuje linję Białogród — Zagrzeb. W dalszych planach jego leży komunikacja z Sarajewem, Salonikami, Cetynją i Tryjestem.

NIEMCY.

Subsydjum państwowe „Lufthansy". Rząd niemiecki udziela „Lufthansa" 2 marki subsydjum za km lotu czteroosobowego samolotu. W dochodach towarzystwa biorą udział w $^{1}/_{3}$ lokalne przedsiębiorstwa, w $^{2}/_{3}$ Lufthansa.

PERSJA.

Nowa linja lotnicza otworzona została na szlaku Teheran — Tauryz. Przestrzeń 600 km, dzielącą te miasta, przebywa samolot w ciągu 4 godzin. Dotychczas podróż trwa cztery doby. Linję obsługują trzysilnikowe samoloty Junkersa.

SAKSONJA.

Kredyty lotnicze. W budżecie Republiki Saksońskiej figuruje kredyt 400,000 marek na cele lotnicze, z tych 250,000 mk., jako udział państwa w Tow. „Luftverkehr Niedersachsen", zaś 150,000 na subwencje lotnicze.

SZWAJCARJA.

Najstarszy pasażer powietrzny. Szwajcarskie dzienniki donoszą, że przed kilku dniami odbył podróż z Bazylei do Zurychu w samolocie „Imperial Airways" p. J. Denzler, liczący 90 lat! Jest on niewątpliwie nestorem pasażerów powietrznych.

STANY ZJEDNOCZONE.

Konkurent Foncka. Czytelnicy nasi wiedzą o projektach kpt. Foncka, który na samolocie Sikorskiego ma zamiar przebyć Atlantyk bez lądowania, ubiegając się o nagrodę 25.000 dol., wyznaczoną przez amerykanina Orteiga za przelot New York — Paryż bez lądowania.

Jak pisma amerykańskie donoszą, oficer amerykańskiej marynarki, Noe Davis, zamyśla na samolocie „Detroiter" uprzedzić Foncka (który dopiero w sierpniu będzie gotowy), i kończy obecnie przygotowania do lotu.

Lotnicza ochrona lasów. Donosiliśmy niejednokrotnie czytelnikom naszym o organizacji w Stanach Zjednoczonych ochrony lasów przed pożarami przy pomocy służby wywiadowczej na samolotach. Organizacja się rozpoczęła w 1924 r., dała nieoczekiwane wprost rezultaty. Amerykański Departament Rolnictwa komunikuje obecnie, że podczas gdy w r. 1923 przestrzeń spalonych lasów wynosiła 2 miljony akrów, w roku



MJR. WEISS I SIERŻ. LATAPIE NA LOTN. W WARSZAWIE

1924 spadła do 146,000 akrów, zaś w 1925 do 10,000 akrów. Przez wprowadzenie tej ochrony zaoszczędzono dotąd około 32 miljonów dolarów.

WŁOCHY.

Nowa linja powietrzna. Niebawem otwarta będzie komunikacja lotnicza na szlaku Rzym — Cagliari (Sycylja). Linję obsługiwać będą wodnopłatowce dwusilnikowe Macchi 24.

Wypadek markiza de Pinedo. 20 lipca wodnopłatowiec Dornier Wal (zaopatrzony w dwa silniki Isotta Fraschini po 500 M.K.) na którym Pinedo ma zamiar odbyć lot dookoła świata, uległ wypadkowi. Podczas próbnego startu, wodnopłatowiec, obciążony 3000 kg został uderzony w jedno skrzydło przez falę i skapotował.

Pilot mjr. Confi utopił się, markiz de Pinedo i pięciu ludzi załogi uległo obrażeniom.

Wypadek ten, według opinji Pinedy, nie będzie miał wpływu na proponowany lot.



Przemysł lotniczy francuski w r. 1926. Znany miesięcznik lotniczy francuski „L'Air" wydał dodatek pod powyższym tytułem, zawierający dane o lotnictwie polskiem, historję lotnictwa francuskiego w 1925 r. oraz zobrazowanie przemysłu lotniczego francuskiego. Poza pewnemi usterkami językowemi, dodatek wydany jest starannie.

Oscar Bonomo „L'Aviation Commerciale" — Paryż 1926. Str. 122 in 8-o, 12 fotografji, 9 rysunków i tablic. Na wstępie autor podaje krótki rys rozwoju lotnictwa handlowego. Następnie porusza sprawy czysto techniczne. Zaczyna od badania ogólnej charakterystyki powietrznych środków lokomocji, poczem przechodzi do przestudjowania kwestji instalacyj lotnisk. Tej ostatniej poświęca specjalną uwagę, wychodząc z założenia i silnie podkreślając, że bez dobrej organizacji lądowej, racjonalna eksploatacja linji lotniczych jest nie do pomyślenia.

Ernest Demuyter: La navigation aèrienne et les randonnèes victorieuses du „Belgica" — Conquête de la coupe Gordon-Bennett. Bruksela, luty 1925 r., str. 135 + 21 tablic rysunków i facsymile Pierwszym dziś w świecie „asem" wśród pilotów balonów wolnych jest belgijski porucznik rezerwy p. Ernest Demuyter, zwycięzca w międzynarodowych zawodach balonów wolnych o nagrodę imienia amerykańskiego dziennikarza i mecenasa Gordon-Bennetta.

Nagroda ta została utworzona w r. 1906, walczono o nią co roku w latach 1906—1913 i potem, z przerwą z powodu wojny światowej, od 1920—1924 włącznie. Zdobywali ją w tym czasie przedstawiciele różnych państw (Stanów Zjednoczonych Am. Pnc. 4 razy, w tem 2 pod rząd; Szwajcarji 2 razy, Francji 1 raz, Niemiec 2 razy, Belgji 4 razy, w tem 3 pod rząd 1922 — 1924), aż puhar zdobył ostatecznie, po 3 kolejnych zwycięstwach, jak to przewidywał statut nagrody, belgijski pilot Demuyter, autor wyżej wymienionej książki, napisanej właśnie z powodu tego zwycięstwa.

Demuyter daje tu proste, żywe, a bardzo pouczające i zaciekawiające każdego opisy najważniejszych swoich lotów na balonach wolnych, którym zawsze nadawał, jako imię, nazwę swej ojczyzny — „B e l g i c a". Loty Demuytera są arcydziełami w swej dziedzinie, szczególnie co do znajomości meteorologji i umiejętności wykorzystywania prądów powietrznych, aby osiągnąć jak największe przeloty na odległość, o co tu głównie chodzi i o co też walczono na zawodach Gordon Bennetta.

Autor zaczyna tę książkę - pamiętnik od kilku stron krótkich, lecz bardzo ciekawie ujętych jego ogólnych wrażeń, uwag i wniosków co do żeglugi powietrznej na przyrządach cięższych i lżejszych od powietrza; analizuje wartość sterowców na podstawie dotychczasowych doświadczeń, szczególnie niemieckich Zeppelinów w działaniach przeciwko Anglji, mówi o balonach na uwięzi i wolnych i o znaczeniu meteorologji dla żeglugi powietrznej. Następnie opisuje swój pierwszy lot na balonie wolnym w r. 1908, pierwszy lot samodzielny w pojedynkę w r. 1910, zdobycie dyplomu pilota płatowca w r. 1912, udział w wielkich zawodach balonowych francuskiego Aeroklubu w r. 1912, pierwszy udział w zawodach Gordon Bennetta w r. 1912 (piękny przelot Sztutgart — Rożyszcze na Wołyniu, ogółem 1,200 km. w ciągu 34 godzin), zwycięstwo w zawodach belgijskich w r. 1913 (Bruksela — Ingolstadt), udział po raz drugi w zawodach Gordon Bennetta w r. 1913 (z Paryża), pierwsze 2 zwycięstwa międzynarodowe (nagrody Aumont Thièville i francuskiego Aeroklubu), udział w wojnie światowej w roli pilota sterowców marynarki francuskiej, pierwsze zdobycie nagrody G. Bennetta w r. 1920 w Stanach Zjednoczonych Am. Pnc., nieszczęśliwy lot z 3 pasażerami w r. 1921 (niebezpieczne lądowanie wśród skał alpejskich przy podmuchach „mistralu"), niepomyślny wypadek przy zawodach G. Bennetta w Brukseli w r. 1921 (jeden z żołnierzy obsługi został uniesiony przez balon i jako dodatkowe obciążenie przeszkodził Demuyterowi zdobyć nagrodę), piękny lot zwycięski we Włoszech w r. 1922, wspaniały przelot Bruksela — Kowno (1,320 km.) w czerwcu 1922, zdobycie puharu G. Bennetta po raz 2-gi (Genewa — Rumunja); po raz 3-ci, podczas t. zw. „tragicznych zawodów" (liczne wypadki), piękny przelot nad Bałtykiem, z Brukseli do Sztokholmu; po raz 4-ty i ostatni ostateczne zdobycie nagrody im. Gordon Bennetta dla Belgji (Bruksela — Edynburg) w r. 1924.

Słowo wstępne pióra J. K. M. Alberta I, załączniki — listy kilku wybitnych osobistości do Demuytera.

Książka ta powinna znaleźć się w ręku każdego balonowca i lotnika, każdego interesującego się żeglugą powietrzną, w ręku sportowców i młodzieży szkolnej, bo jest to pamiętnik pięknych czynów wielkiego pilota, pełnego siły ducha i hartu fizycznego, bogatego swą wiedzą fachową, gorącego patrjoty, walczącego o zwycięstwo dla swych barw narodowych. Taką książkę warto przeczytać.

ad. s.



JERZY SOSNKOWSKI

WROTA RAJU

Ciepły wieczór letni wywabił wszystkich na ulice miasta. W skrzyżowanych taśmach świateł, w błyszczących tonami perłowej masy tumanach kurzu i automobilowych dymach, snuły się tłumy, półzmęczone całodzienną spiekotą, półrozbawione dygocącym rytmem miljonowej stolicy, orzeźwione ostremi prądami świeżego, nocnego powietrza, raz wraz przypuszczającego frontowe ataki zgóry, sztychami, między spiętrzone kamienice.

W ogródku restauracyjnym, gdzieśmy zasiedli, między okrągłe klomby, wieńczone błyszczącemi, szklanemi kulami, wpełzały leniwie pieszczotliwe dźwięki sentymentalnego walca, który wibrował tam, na strunach skrzypiec grajka, drżący, jak umierający motyl.

Było dobrze, — seledynowe potoki światła lamp, płonących za gęstemi konarami drzew, miękko pieściły powieki. Siedzieliśmy w kilku, Otto był z żoną. Ba! Wielbiliśmy ją wszyscy na lotnisku, — ta wdzięczna, miła, smukła blondynka, zawsze uśmiechnięta i cicha, tyle pogody wnosiła w naszą zdenerwowaną, wiecznie podnieconą atmosferę!

Odpoczywaliśmy tak, jak tylko lotnicy odpoczywać potrafią — oddając się zupełnie stanowi bierności i zupełnej obojętności. To się tłumaczy: lotnicy, to demony ruchu, to żywioł, to ludzie, których otoczeniem jest pęd, szaleństwo, piekło dynamiczne, wściekłość motoru i pijaństwo skrzydeł aparatu, — więc odpoczynek prawdziwy pojmują jako absolutny bezruch i bezwład.

Tak właśnie odpoczywaliśmy: każdy z nas tulił w dłoni szklankę z portweinem i pół-leżał na krześle, odrzucony na jego poręcz. Wszyscy woleli wsłuchiwać się w szmer dyskretnej muzyki, niż wyrzucać z siebie po sto słów na minutę, jak to robili naokoło ci inni — te płazy, te gady, którzy pojęcia nie mieli o tem, co to znaczy latać!

Ale było to dobre na pół godziny, na godzinę, potem ten i ów poruszył się niespokojnie. Wychodzić stąd się nie chciało, było tak rozkosznie chłodno w tym kąciku! Wszyscy szukali pretekstu, by jeszcze pozostać. To też poparto gorąco prośbę jedynego nie-pilota wśród nas, młodego doktorka, który entuzjazmował się lotnictwem, i wieczory całe spędzał w naszem towarzystwie, prośbę nieśmiałą, skierowaną do Ottona, by nam coś opowiedział.

Lubiliśmy go słuchać. Tak świetnie umiał zagrać na naszych lotniczych sercach! Tak poruszyć zawsze umiał naszą wyobraźnię i pilockie sumienia! I złoty to był chłop, szczery rycerz powietrza i doskonały kompan. Skromny, szlachetny, uczynny i odważny do szaleństwa, do absurdu!

Teraz stał już na murowanych nogach, ale początki jego karjery! Wszyscyśmy wiedzieli, że były nieszczególne, że dzisiejszy dobrobyt wywalczył sobie ciężko i w złych warunkach. Do naszej grupy przybył przed pół rokiem zaledwie, a kochaliśmy go już wszyscy jak brata.

Otto nie chciał. Ale poparła nas jego żona. Ona też była zamyślona tego wieczoru. Przytuliła policzek do mężowskiego ramienia, a wielkie oczy błądziły gdzieś w przestrzeniach niewiadomych.

Patrząc na nią, miałem wrażenie, że wędruje po astralnych drogach, że spotyka sytuacje minione, a znajome tak bardzo, że się z nimi wita, do nich uśmiecha, cichym, spokojnym uśmiechem ślicznego dziecka!

I była niem! Złota grzywka, nasunięta na czoło, formowała jakby przejrzystą firankę, z poza której świeciły szeroko rozwarte źrenice.

Skrzydełka zgrabnego noska drżały leciuchno nad łukiem warg pełnych, wilgotnych, miękkich, a delikatny owal policzków otaczała jakby aureola puszku, wyraźnie rysującego się pod światło.

Dopełniali się znakomicie z Ottonem, — ta stuprocentowa kobieta i on, dzielny, rycerski, męski! Dobrana była para co się zowie i niemogliśmy się nadziwić, my, cynicy i sceptycy, tej niezwykłej harmonji, jaka panowała między nimi!

„— Opowiem wam, kiedy już koniecznie chcecie, jak stałem się naprawdę pilotem, w jakich warunkach zdobyłem to, co było mi wrotami do pełnego i szczęśliwego życia, jak, jednem słowem, zdobyłem „Wrota raju".

Ach — „Wrota raju"! Wiedzieliśmy wszyscy! Był to konkurs lotniczy, który zdobył Otto, konkurs, który go postawił odrazu w rzędy najpopularniejszych kawalerów powietrza, konkurs, o którym było głośno przez czas jakiś w całym kraju. O tak, wziął wówczas nagrodę niezgorszą, — 10.000 dolarów, to jest suma, bądź co bądź! Ale cóż w tem ciekawego mogło być dla nas? Znaliśmy, zda się doskonale, szczegóły tego lotu.

Otto ciągnął dalej:

„— Może nie tyle sam konkurs był ciekawy i zajmujący, ile to, w jakich okolicznościach go zdobyłem. Niemogłem go nie zdobyć poprostu. Zostałem postawiony w taką sytuację, że

porażka tam, wtedy równałaby się mojej śmierci. Grałem po banku... i wygrałem. Ale co mię to kosztowało, osądzcie sami

Wtedy, moi drodzy, wiodło mi się bardzo źle. Byłem nieznany, a co gorzej, prześladował mnie pech. Nic mi się nie udawało. Z firm lotniczych odprawiano mię z kwitkami, dużo było kandydatów ze znanemi i wsławionemi po lotniskach nazwiskami.

A u mnie było źle. Do tego stopnia źle, że jadałem obiady poprostu raz na tydzień.

Tem niemniej reprezentacja była utrzymana. Znieść nie mogłem myśli, że ktoś przypuścić może, że mi jest brak czegokolwiek.

Rezultat był ten, iż z całą swobodą, co wieczór w klubie, wypijałem dwa drogie coctaile, a przez następny dzień żyłem bułką z masłem, a czasem i bez. Musiałem przetrzymać ten okres.

W dodatku kochałem się. Wtedy jeszcze mała Lil nie była moją żoną!

Wtedy, panowie, moja dzisiejsza żona akurat straciła posadę z jakiej się utrzymywała, posadę w biurze, zresztą też nędznie płatną.

A tu ta golizna!

Lecz Lil była dzielną dziewczyną. Zaangażowała się jako modelka do dużego magazynu mód. Panowie, te magazyny wyzyskują swoje pracownice! Ręczę wam, że Lil nie wystarczało to co zarobiła, a pracowała dziewięć godzin dziennie,— na najskromniejsze życie. Prócz tego trzeba było walecznie wytrzymywać ataki podtatusiałego szefa i być dla wszystkich niesłychanie miłą!

Poszedłem kiedyś na taką rewję, zobaczyć jak wygląda moja mała. Była prześliczna! Te wspaniałe toalety wydawały się jak dla niej stworzone. Palce gryzłem z żalu, że nie jestem w stanie zakupić hurtem tych modeli, które na sobie obnosiła na pokaz przed gronem wybrylantowanych dam i zblazowanych fatygantów!

Biedna Lil ani słowem nie dawała poznać po sobie, jak przykro jej było po takim wieczorze wkładać po pracy z powrotem swoje kuse, wyszarzane paletko. Gdym ją potem odprowadzał do domu, z nad wytartego kołnierza uśmiechała się do mnie promienna twarzyczka i starała się jeszcze rozpędzić chmury na mem czole. Szliśmy gdzieś razem na „kolację". Pożal się Boże! Wiedziałem, że jest poprostu głodna. Ba! Pasłbym ją majonezami, kawiorem i ostrygami, gdybym mógł! A mogłem zaledwie zdobyć się na cielęcy kotlet w trzeciorzędnej knajpce! O tem, żebym sam jadł, mowy nie było. Nie zdradzałem się przed nią, aż z takim brakiem mamony, twierdziłem z sytą miną, że właśnie przed chwilą ledwie wstałem od stołu u znajomych, którzy mię „puścić nie chcieli". Akurat! Konia bym z kopytami pożarł, nie głupi kotlet!

Kiedy za Lil zamykała się brama jej domu, cały mój dalszy humor djabli brali. Ponuro wlokłem się ulicami, ręce głęboko zasunąwszy w kieszenie, a złe myśli rozsadzały czaszkę. Świat mi się zdawał ciasną klatką, pełną drapieżnych, chciwych krwi zwierząt, gdziem się dostał w sam środek i gdzie zginę marnie, jak ruda mysz.

Napadały mię czasami chwile buntu i wtedy z rozkoszą bym udusił któregokolwiek z tych grubych panów rozpierających się w lśniących limuzynach...

W dodatku pozbawiony byłem jedynej pociechy — latania.

Zaangażować mię nigdzie nie chcieli, z klubowych samolotów korzystać nie mogłem, bo nie miałem na opłacenie składki lotniczej.

Było jednym słowem źle, bardzo źle.

W klubie, dzięki mojej trochę strapionej minie, choć starałem się tego po sobie nie okazywać, wzięto mnie za przedmiot nieustannych żarcików.

Zwłaszcza Godley, — o, ten mi przypiekał do żywego!

Irytował mię już sam jego widok. Wyglądał raczej na rzeźnika niż na pilota. Wielki, barczysty, tęgi, z twarzą rozlaną, czerwoną, z potwornemi gałami na wierzchu, prowokował mię poprostu, gdy rozkraczony na swych nogach słonia, z rękami niedbale wsuniętemi za kamizelkę, zawsze trochę „pod gazem", natrząsał się ze mnie, ku uciesze pozostałych. Być może, że naskutek życiowych warunków, byłem wówczas więcej przeczulony i wrażliwy, dość że wstrząsałem się febrycznie, gdym nad głowami towarzyszy widział jego ryżą czuprynę niezmiennie kierującą się do mnie, jak tylko wchodziłem do lokalu.

Ogłoszono wielki meeting lotniczy, z ową sławną nagrodą za przejście „Wrót raju". Tak komitet meetyngowy nazwał przejście pod przęsłem mostu na rzece. Karkołomna rzecz! Przejście było dość duże, by aparat się zmieścił, ale tylko prowadzony jakąś djabelnie pewną ręką! Gdyby tak pół metra omyłki! Możecie sobie wyobrazić. Zawadza się skrzydło o filar mostowy — i amen! W dodatku most był niski, by przelecieć pod nim, należało prawie musnąć wodę kołami. No ekwilibrystyczny kawał!

Konkurs ogłoszony wywołał wśród nas sensację. Jakto? Chcą nas pouśmiercać, czy co? Przecie to pewna katastrofa! Różnie tam decydowano podczas burzliwych dyskusji w klubie. Przeważnie twierdzono, że nikt z pilotów nie zapisze się w szranki.

Przysłuchiwałem się temu wszystkiemu pilnie i rozważałem. 10.000 dolarów! I sława! Toby znaczyło: odrazu stanąć na czubku drabiny hierarchji lotniczej! Ach! Ta wspaniała cyfra: 10.000, a pod nią napis „Wrota raju" śniły mi się po nocach.

Postanowiłem zapisać się. Ale na czem lecieć? Skąd, kto da maszynę do takiego trick'u? Nie chodziło o mnie, naturalnie, ale maszyna, maszyna! Tamci? Mogli mieć, ile chcieli. Każda fabryka da im natychmiast. To wszystko były tuzy. A ja? Nowicjusz? Greenhorn? Zacząłem biegać po fabrykach. Gdzie tam! Mówić ze mną niechcieli.

Mimo to nie dawałem za wygraną. Wszystko było napróżno. Któregoś wieczoru śmiech homeryczny powstał w klubie, gdy Godley stanął nademną i obwieścił zebranym, że ten oto żółtodziób, smarkacz miał odwagę być dziś w firmie Crowley i Co. i zaproponować im lot pod mostem na ich aparacie! I dowiedziałem się, że Godley w godzinę po mnie był tam, skąd mnie prawie za drzwi wyrzucono razem z moją propozycją, — i że aparat dostał. Więc Godley stawał do „Wrót raju"? O, ja nieszczęsny!

Czułem się jak obity pies, gdym dnia tego szedł po Lil. Ta zaś patrzała we mnie jak w tęczę i, naturalnie byłem najgenjalniejszym pilotem pod słońcem, i nagroda była absolutnie murowana, pieniądze w kieszeni. Już sobie wyobrażała jak to potem będzie. Nadziwić się tylko nie mogła mojemu brakowi zdecydowania co do marki aeroplanu na którym miałem lecieć. Gdybyż wiedziała! Notabene, sambym też za siebie trzech groszy nie dał.

Zdecydowany byłem, — to prawda, ale decyzja moja miała pewne cechy rozpaczy i determinacji. Nie wierzyłem sam w to, iżbym mógł dokonać czynu, na jaki ważyćby się mógł tylko bardzo wypróbowany i oblatany pilot.

Zaciskałem zęby na wszystko i biegałem, biegałem wciąż. Próbowałem zainteresować prywatnych ludzi, wciągnąć ich

w tę grę, zapalić do idei, — krótko mówiąc, namówić do kupna maszyny, na którejbym mógł stanąć do walki o „Wrota raju"— na darmo.

Wreszcie meetyng się zaczął i trwał.

Dwa dni już przeszło — pojutrze miał się rozstrzygnąć konkurs — a ja maszyny nie posiadałem.

Musiałem mieć minę rozpaczliwą, skoro i Godley nawet dał mi spokój przez te dnie, mrugał tylko kpiarsko i mruczał coś pod nosem.

Po Lil nie poszedłem już trzeci dzień zrzędu, — co miałem jej powiedzieć? Narazić się na jej, pełne zdziwienia, spojrzenie, któreby mi pierś rozpruło od dołu do góry? Zniszczyć jej wielką wiarę we mnie? Przyznam się wam, że nękała wówczas myśl o samobójstwie. Już nic chyba nie zrobię na świecie. Nic ze mnie!

Pech, pech, fatalność! Kismet!

Wieczorem, w wilję wilji konkursu, zalazłem z rozpaczy do jakiegoś pustego baru na kieliszek whisky. Miałem coś tam w kieszeni, bo w przeddzień sprzedałem zegarek. Stałem przy wysokim bufecie i machinalnie wychyliłem za tym jednym, coś ze trzy kieliszki.

I nagle usłyszałem głos tubalny:

— Przepraszam pana!

Obróciłem się niechętnie. Naturalnie, jakiś pijaczyna, gruby, spocony, ocierający czoło tłuste, wychylające się z pod zsuniętego w tył melonika.

— Proszę.

Pasażer windował się na wysoki stolek przy barze. Poszedłem za jego przykładem. Eh, rzeczywiście, chyba trzeba będzie się urżnąć!

Ale „pasażer" był rozmowny. Chociaż wygląd miał dobrodusznego prowincjonała, wesołego i poczciwego, jechało odeń o trzy mile aferą i nieszczególnemi interesami. Zbyt był ciekawy.

Coś przy trzeciej kolejce wspólnej, gdy zdołał wyciągnąć ze mnie że jestem pilotem, nabrał specjalnej ochoty.

— Ach, tak? Jakże mi miło. Że też niewiedziałem, z kim mam przyjemność! Nie odmówi mi pan rozkoszy wypicia jeszcze jednego kieliszka z tak s ł a w n y m l o t n i k i e m!

Troszeczkę zdębiałem. Odkąd-to jestem sławą? Tem niemniej, gruby pan ujął mię bardzo. Co chcecie, my piloci, jesteśmy trochę próżni, to wiadome rzeczy!

„Pasażer" rozpływał się.

— Ach, wiem, wiem! To pan był przed Godleyem u Crowleya i Co. w sprawie aparatu, nieprawdaż? No i cóż, jakże, — tranzakcja doszła do skutku?

Skrzywiłem się okropnie.

— Nnnieee... ale skąd pan tak dobrze jest poinformowany o tych rzeczach? Interesuje się pan lotnictwem?

— Hm, tak, bardzo. To dobrze, to dobrze. A pan jakże, wogóle staje do konkursu, nie?

— Nie.

— O! A dlaczego?

Zaczynał mię złościć.

— Bo mi się tak podoba — odparłem niegrzecznie, i odwróciłem się doń plecami.

Ale już przy następnym zdaniu jego, omal nie spadłem ze stołka. Nie zmienił tonu.

— Tak, tak, to szkoda, rzeczywiście. Taki dzielny, taki młody, pełen zapału lotnik! Przecie to pole dla pana. Sława, bogactwo! Tak. A ja... jabym panu może ośmielił się aparat zaproponować...

Zwarjował, czy co?

Obejrzałem go jeszcze raz od stóp do głów. Nie, nie wyglądał na miljonera! Zawracanie głowy i tyle!

Chciałem wyjść. Ale mnie zatrzymał, i mina mu spoważniała w jednej chwili.

— Pomówny spokojnie — głos brzmiał teraz dość energicznie, — możemy dojść do porozumienia. Dobrze, żeśmy się tutaj spotkali. Poprostu: żadna z firm niechce panu dać maszyny, bo niema pan nazwiska, co?

Mimowoli skłoniłem głowę.

— Boją się, co? Te tuzy? Ufają tylko gwiazdom? Ech...

Widzi pan, ja jestem właścicielem małej fabryczki samochodów. Nawet niezłe. Ale mam pasję. Myślę, że udało mi się rozwiązać pewne udogodnienia w budowie skrzydeł aeroplanowych, bo właściwie, marzeniem mojem jest zamienić moją fabrykę na fabrykę aparatów lotniczych. To lepszy interes, jeśli maszyna wejdzie odrazu na rynek i zdobędzie sobie reklamę i rozgłos. Zdaje mi się, że dążymy do jednego... Gdyby pan chciał... Aparat, o którym mówię, jest gotów. Muszę się panu przyznać: oto ja znów ze swej strony czyniłem propozycje pańskim znanym kolegom, tak, jak pan firmom. Z nich również żaden się nie zgodził. Więc możeby pan?

Patrzałem nań jak przez sen.

— Niewierzy mi pan? Och, możemy zaraz pojechać, obejrzeć. Sam pan zobaczy. Co to szkodzi? Obydwaj niemamy żadnych widoków, obydwaj możemy spróbować. Kto nie ryzykuje...

Słaniałem się na stołku. O Boże! Jeśli to prawda! A może to właśnie ten duch, ten dobry duch? Opatrzność?

Dobił mnie oświadczeniem:

— Wie pan co, sprobujemy. A nuż... Wtedy ja niemam żadnej pretensji do nagrody, należy całkowicie do pana. Ja zadowolnię się tem, że moja „Paulina" stanie się marką wszechświatową...

„Paulina"! Wszyscy święci! Cóż za nazwę wybrał ten grubas dla swego aparatu? „Paulina" — to coś grubego, jak on, niezwrotnego, ciężkiego, płaskiego! No i śmiesznego! Czy słyszał kto kiedy, żeby aeroplan nazywał się „Paulina"? Nie, to kpiny!

Omal włosów nie darłem na głowie. Odczep się, straszny człowieku! Męki Tantala sprawiasz mi — za co? Na co?

I znów refleksja. A jednak... a jeśli... a może? Wypiłem z nim jeszcze jedną kolejkę i machnąłem ręką.

— Chodź pan, do wszystkich djabłów, obejrzymy ten pański tramwaj! Czy daleko?

Ucieszył się bardzo.

— Och, nie. Mam zresztą samochód. Mój, — przezemnie prawie całkowicie wykonany, zobaczy pan!

To auto nie było złe. Znam się na tem. Niosło, jak lala. Nabierałem otuchy. A ten gadał i gadał, i śmiał się bez końca...

„Niedaleko" — okazało się na przeciwległym krańcu miasta. Ale już byłem zdeterminowany, i cóż miałem do stracenia?

Dobrnęliśmy wreszcie jakiemiś ciasnemi zaułkami i uliczkami z pod ciemnej gwiazdy do celu. Za wysokim parkanem ujadały psy. Skład węgli, — oto porównanie, jakie mi się nasuwało, ale nie fabryka, bodaj pudełek do sardynek.

Po uporczywem dzwonieniu, tajemniczy sezam się otworzył, przyczem wypadło na nas ze dwanaście dzikich bestji ze skowytem tak okropnym, że wskoczyłem mimowoli zpowrotem na stopień samochodu.

— Ćśśś, pieski, cicho. To swoi, swoi, — klarował mój przewodnik. Proszę, niech pan pozwoli, nic panu nie zrobią.

W tej asyście, obwąchującej moje łydki, wkroczyliśmy na podwórze. O nieba! Przed dużą szopą, pod płachtami płótna zobaczyłem kontury kształtów, których tak pragnąłem! Tam stał aeroplan, dobry, czy zły, niewiedziałem jeszcze, ale aeroplan!

Gorączkowo ściągnąłem razem z nim i oburkliwym chłopem, którego wyrzucono przemocą z betów, plandeki.

Ha! Niewiedziałem narazie, co powiedzieć. To był jakiś typ nowy, nowy model, nieznany mi. Niby Spad, niby Moran. Konstrukcja dość silna i lekka, na oko. Skrzydła miały wygięcie małe, co świadczyłoby o dużej szybkości maszyny. Kadłub wydłużony, smukły, wydawał mi się za smukły.

Oglądaliśmy go chwil parę w milczeniu, przy świetle latarni. Mój wynalazca spoglądał na mnie z niepokojem.

— Jakże go pan znajduje?

Co mogłem znajdować? Szukałem dziury w całem, ale niemogłem jej znaleźć. Wszystko wyglądało zupełnie w porządku. Niby dobrze — a licho wie. Należało siąść na ten nowotwór, spróbować w powietrzu. A może wcale się nie wzniesie? Tysiące wątpliwości rozrywały mi serce, nagle wezbrane przypływem nadziei. Wypróbować, wypróbować! Kiedy? Obliczałem. Jutro transport, lokowanie w hangarze, załatwianie formalności. Czy dostanę jeszcze miejsce wolne? Niebyło mowy żeby przed wieczorem z tem skończyć. A następnego dnia o 12-ej — rozstrzygnięcie konkursu i koniec meetyngu. Więc należałoby odrazu na całego. Było niebyło! Dobrze, jeśli o mnie chodzi, mogę zaryzykować, — ale jeśli... jeśli ten „wynalazek" wogóle się nie wzniesie? Godley...

Już widziałem jego minę, słyszałem docinki i kpiny.

Mróz przeszedł mi po kościach. Kompromitacja na wieki... Zawahałem się.

Ale zobaczył to w mig.

— Niech się pan nic nie boi. Panie, odpowiadam za maszynę! Niech mi pan zaufa! Przecie nie narażałbym i pana i swojej opinji. Przecie nie zechciałbym by aparat na którym napisane będzie wielkiemi literami: „Paulina" miał zawieść pokładane nadzieje...

Ten człowiek chciał pisać na aparacie „Paulina"! Wielkiemi literami?

— Może pan jeszcze, w dodatku, oprócz napisu, każe krowę wymalować na skrzydle? Będzie to symbol, przynajmniej!

Zatrzepotał ramionami.

— Pan mi nie wierzy, pan się ze mnie śmieje. To już widzę, że nic z tego nie będzie. Trudno, muszę czekać innej okazji.

Dopiero teraz poznałem, jak bardzo chciałem wziąć udział w zapasach. Nogi mi podcięło na myśl, że ta ostatnia nadzieja może mi się wysunąć z rąk.

Spuściłem z tonu.

Trudno. Zaryzykuję. Spróbuję aparat rano, przed wzlotami. Niech się dzieje, co chce.

Uradowany, zaciągnął mnie do szopy. Wyjechały butelki z whisky. Chłop ze zmierzwioną głową pił razem z nami. „Wynalazca" tłumaczył mi konstrukcję aparatu, objaśniał, jak należy się z nim obchodzić, wychwalał jego zalety.

— Jedno słówko, — czy aparat był wogóle latany?

Odsapnął:

— Nie.

A więc nie! Tem gorzej! Tem gorzej! Co mnie czeka? Albo kompromitacja, albo, co pewniejsze, śmierć.

I stanęła mi przed oczyma wizja Lil, miłej mojej, złotowłosej Lil, Lil, która tak wierzy w swojego chłopca, w swojego pilota...

Piliśmy i gadaliśmy całą noc.

— — — — — — — — — — — — — —

Nie można powiedzieć bym w najlepszym humorze zjawił się dnia następnego na lotnisku klubowem. Mimo to załatwiłem wszystkie formalności i zapisałem się na listę biorących udział w konkursie „Wrót raju".

Tutaj dopiero poznałem całą przewrotność moich kolegów. Pomimo buntu, pomimo hałasu i harmidru, jaki podnieśli przeciwko temu wzlotowi, — wszyscy, ale to dosłownie wszyscy zapisani byli. Na pierwszem miejscu Godley.

Potrzeba było chłopcom gotówki!

To mnie zgnębiło już ostatecznie. Jakież mam szanse?

Na nowej maszynie, nowego typu, o nieznanej konstrukcji, nieoblatanej? Warjactwo! Przeciw nim? Tym starym wygom?

Do Zarządu wkradałem się chyłkiem. Niechciałem by widziano, że biorę hangar. Notabene dostał mi się najgorszy, gdzieś na samym końcu lotniska. Może mniej wstydu przez to się najem!

Nad wieczorem przytransportowano maszynę. Wzbudziła sensację, a jeszcze większą chłop, tenże sam chłop, konwojujący aparat w asyście trzech buldogów, moich znajomych z poprzedniej nocy! Aparat pokryty był ową plandeką. Dopiero teraz zobaczyłem, czego nie mogłem dostrzec w nocy,— plandeka była obrzydliwie połatana i brudna. Wyglądała jak fartuch kucharski, nieprany przez rok okrągły.

Homeryczny śmiech powitał ten pochód. Wszystko odrazu wiedzieli, — te smoki.

— Patrzcie, dorożka małego Havry'ego! Patrzcie, patrzcie, pierwsza nagroda jedzie!

Godley tarzał się formalnie po ziemi.

Uciekłem i schowałem się w najgłębszy kąt hangaru.

A potem obchodziłem maszynę i rzucałem na nią spojrzenia pełne wściekłości. Groziłem jej pięścią.

— No, zawiedź mnie, ty...

Na dobitkę zjawił się „pasażer" — rozpromieniony, w swym zsuniętym meloniku, rozkoszny, szczebioczący zawzięcie.

Dopiero nas wzięli obu na jęzory, na te podłe, lotnicze jęzory! Gęby im się nie zamykały. Klub do późna grzmiał z uciechy na nasz temat. A Lil znów czekała — — napróżno, bo pochłonięty byłem montażem. Tutaj trzeba było dociągnąć drut, tam mutrę, oliwiarki...

Sam wszystko robiłem, nie chciałem wzywać mechaników, by nie widzieć ich drwiących uśmiechów.

Ciężki to był wieczór, wierzcie mi. Prosiłem niebo, żeby to się już skończyło jaknajprędzej, żebym już raz odetchnąć mógł spokojnie, albo rozłożyć się tam, pod mostem, do odpoczynku wiecznego, między potrzaskanemi skrzydłami mego, narzuconego mi, pegaza...

— — — — — — — — — — — — — —

Rano stała się kompletna tragedja. Nie pozwolono mi odbyć próbnego lotu. Inspektor lotniska zabronił stanowczo. Latało dwanaście zapisanych maszyn, maszyn pierwszych. A ja byłem ostatni...

Musiałem patrzyć jak latał Godley. Och, latał dobrze!

Zimno mi się zrobiło na widok tych piekielnych piruetów, jakie wyprawiał tam, w górze! Podziwiałem go i klałem równocześnie. Gdzie mnie do niego!

Mroki coraz posępniejsze zaścielały mi duszę i pesymizm kładł mi się ciężarem nieznośnym na piersi.

Koło dziesiątej zatelefonowała Lil. Że się gniewa, że jestem nawskroś podły, że mnie już nie kocha, że czekała wczoraj okrągłą godzinę, że razem ze swoją nagrodą mogę sobie iść na cztery wiatry, a jej nie śmiem się pokazać na oczy, ale, że będzie na meetyngu, punkt o jedenastej, że będzie stała tuż przy krytycznym przęśle, na moście, że będzie miała śliczny kapelusik, który sobie wczoraj sama z nudów zrobiła, i że jest jej w nim tak do twarzy, że sam „Ikar" by się w niej zakochał, a nie tam jakiś obrzydliwy „szofer od aeroplanu", który nie przychodzi po swoją dziewczynę, tylko co robi? Pewnie łajdaczy się i lata za innemi spódniczkami. Naturalnie, taki puszczalski — myśli, że co w powietrzu to i na ziemi...

O jej... głowa mi pękała.

Zły, rzuciłem słuchawkę. Jeszcze ona denerwuje mnie, przed samym wzlotem! I znów telefon, znów od niej. Że przeprasza, że jest głupia, że kocha mnie bardzo, że jak ja się czuję, — że ona dopiero teraz zorjentowała się, że ja potrzebuję spokoju przed „takim czynem", żebym się nie gniewał, że ma dla mnie kwiaty i jeszcze coś..., że „natychmiast" jak „wezmę konkurs" mam do niej przyjść, bo ona pochwalić się musi przed koleżankami „takim" lotnikiem, ale żebym miał tego orła na łańcuszku pod szyją, bo inaczej one nie uwierzą..

Anieli, ratujcie mnie!

Poszedłem do klubu. Przywitało mnie ogólne brawo.

— Brawo, Harry!

— Brawo, tramwajarz!

— Jak się masz, karawaniarzu!

— Nasyp soli pod ogon swojej „Paulinie".

Już widzieli, szelmy, ten napis! A „wynalazca" wywalił go przez oba skrzydła od spodu.

Scena zazdrości od Lil — gotowa.

Godley, zauważyłem, że był nieco wstawiony. On wogóle zadużo pijał, już nieraz to sobie notowałem w duchu. To mogło mieć zły koniec...

I teraz podszedł do mnie. Uważałem, że ma tremę.

Ujął mię pod ramię, zaciągnął do bufetu.

— No, jak, mały, jak się czujemy?

Machnęliśmy po dwa.

Zakręciło mi się w głowie. Niewiem czemu, ale czasem mogę wypić wiadro alkoholu i nic, — a czasem, — trzy kieliszki i koniec! To samo było i dzisiaj. Ha! Nerwy!

Mimo to, miałem ochotę na picie. Wszyscy zresztą byli podminowani. Nastrój pełen podniecenia stwarzał atmosferę błyskotliwą, brzemienną elektrycznością. Godley był dziś dziwny. Nie żartował. Byłem przygotowany na potop, zalew kpin — i zawiodłem się. Poczułem wskutek tego przypływ nagłej sympatji do grubego pilota.

Więc znów powtórzyliśmy kolejkę.

Tak, w końcu to nie był zły kompan! Że trochę wykpisz?

No, niema co znów tak brać tego do serca! Ale dzielny naprawdę lotnik i porządny chłop!

Zaróżowiało mi w głowie i w oczach.

Znów pociągnęliśmy.

Potem Godley nalewał, potem wypiliśmy w paru... i jeszcze...

Dzwonek. I donośny glos inspektora:

— Panowie! Konkurs „Wrót raju" otwarty. Kolejno, numerami, proszę do maszyn!

Jeszcze raz trąciliśmy się z Godleyem.

— No stary — nagle objął mię Godley za szyję, — widzę, że jesteś odważny. Nie jechałbym na twojej „Paulinie". Kto wie, co być może. Nie rozstawajmy się w gniewie. Zapomnij moich żartów. Przecie to tylko żarty, nic więcej. Daj pyska!

Ba, czemu nie? Daliśmy sobie z dubeltówki, przy ogólnym aplauzie, — i wyszliśmy hurtem na dwór.

Oj! Byłem poprostu urżnięty. Kręciło mi się w głowie! A Godley też szedł zygzakiem. Przez chwilę błysnęła mi myśl, że to przecie samobójstwo, że nie ujadę i pięćdziesięciu metrów i zwalę się jak snop na ziemię.

Ale potem roześmiałem się wesoło, i wogóle było mi dobrze! Co tam! Słońce świeci, Lil tam wisi na moście i serce jej bije na głos...

Jak przez mgłę słyszałem, że połowa pilotów w ostatniej chwili wycofała się. Tem lepiej...

A potem puszczono maszyny i wszyscy w milczeniu czekali telefonu z nad rzeki.

Nie przeleciał! Nie przeleciał! Co się dzieje? Czy wszyscy tchórzą?

Któremuś maszyna odmówiła posłuszeństwa. Któremuś pękł drut od steru przy próbnym starcie...

Ktoś znów nie doleciał...

Zostało dwu, Godley i ja. Tamci wystartowali. Godley i ja czekaliśmy. No wziął? Telefon: nie!

Godley spojrzał się na mnie. Nagroda czekała wyraźnie na nas.

Nagle roześmieliśmy się bezmyślnie i rzuciliśmy się sobie w objęcia. Po pijanemu...

Widziałem, jak Godley szedł do aparatu, zataczając się zdrowo. Wystartował po mistrzowsku, z miejsca w górę. Jakiś czas chwiał się w powietrzu, lecz lot był fantastyczny i niepewny. Wreszcie, po chwili, zaczął zniżać. To tam już, do mostu! Skrył się za domy...

Ciągle śmiałem się pół nerwowo, pół po pijacku, gdym czekał telefonu.

Zawarczał. Zawisłem oczami na ustach dyżurnego.

I zobaczyłem w jego spojrzeniu — strach.

Zbladł, gdy kładł tubę.

Wyszeptał:

— Rozbił się...

Co? Godley się rozbił? Ależ to niemożliwe!

I znów idjotyczny śmiech mię porwał.

— Pan się śmieje? — przyskoczył inspektor — z nieszczęścia kolegi? Czy panu nie wstyd? Tam człowiek kona, a pan...

— Ależ on jest pijany, nie puszczajcie go! — zawrzasnął nagle wyskakujący z auta „pasażer" — pijany, pijany, jak bela! Nie można go puścić w tym stanie!

Wyprostowałem się, i z godnością spojrzałem na swego „maszynodawcę". Poczem, pewnym krokiem podszedłem do aparatu.

— Moja kolej, inspektorze, — proszę o znak!

Nikt nie opisze tej mojej pewności siebie w owej chwili. Za mną darł się zrozpaczony „wynalazca".

— Moja „Paulina", moja „Paulina"! Zniszczy ją, zmarnuje ten warjat, ten pijak! O, ja nieszczęśliwy, o, nieszczęście, klęska, pogrom!

Zapuściłem motor. Spróbowałem stery. Poziome — — tylne — — pedały. Wszystko, jak po maśle.

I znów ten śmiech.. Musiałem odczekać moment, by się uspokoić. Dałem znak ręką. Inspektor podniósł chorągiewkę.

Pełny gaz. Wolno ruszam. Rozpęd z miejsca. Na całego! Co tam! Maszyna rwie, jak wściekła. Czuję, że startuję brawurowo. Ach, ależ maszyna! Niewiele tam wiedziałem, bo głowa mi latała na wszystkie strony. Ale ster trzymałem, jak w kleszczach. Jestem w powietrzu. Jakiś wir, jakaś mgławica. Jej, jak ja trafię w tę przeklętą dziurę? O dziwo, czuję tylko, że aparat jest świetny, że jest tak dopasowany do mojej ręki, jakby się narodził razem ze mną. Błogosławiony „wynalazco"! „Paulinko" — wielbię cię!

Trzy momenty. Oto miasto, oto parki, oto wstęga wody. Tłumy. Machają chustkami, kapeluszami na mój widok. Pora zniżać. Naciskam lotki. Jadę w dół, zaostro. Tuszuję. Gdzież ta dziura?

Boże, jak mi się kręci...

Dziura jest. Wąska, jak licho. Jak tu się przecisnąć? Widmo śmierci błyskawicznie przemknęło przem memi nieprzytomnemi oczami. Ułamki sekund. Gdzie Lil? Wydaje mi się, ale to się tylko zdaje, że widzę jej kapelusz. Jakże mogę go widzieć, skoro go nie znam jeszcze? Tego nowego kapelusza?

I skupiam, skupiam całą uwagę na kierowniku.

W dół, w dół jeszcze. Ach, most rośnie w oczach z przerażającą szybkością. Zawadzę, czy nie? A może zgórować i wycofać się, jak inni?

Nie, wstyd! A jeśli, jak Godley?

Już niema co myśleć, zapóźno. Pędzę wprost na czarną masę mostu. O parę metrów pod sobą mam mętne wody rzeki. Pewnie za chwilę zamkną się one nademną.

Boże! Dziura! Zamykam oczy i kurczowo trzymam koło

Moment ogłuszającego trzasku gdy przelatuję pod mostem. Lekkie wstrząśnienie. Od czego? Dlaczego? Machinalnie przekładam lotki na bieg ku górze. Znów czuję słońce na twarzy. Co to? Chyba przeleciałem? Wziąłem konkurs? Wziąłem „Wrota raju"! Momentalnie przytomnieję. Ostatnie opary alkoholowe uciekają wraz ze strugami przecinanego powietrza. Ależ tak!

Zwinne półkole nad lotnisko. Znów masy domów. Planuję ostrożnie, wykwintnie.

I za chwilę kołami samolotu szoruję tor.

Wynoszą mię z wrzaskiem z maszyny. „Wynalazca" liże mię, sapiąc niemiłosiernie. Melonik spada mu na ziemię. Inspektor z rozczuleniem potrząsa mą prawicą. I taki jest szczery:

— Ty świnio, pijaku! Daj gęby! Ktoby się spodziewał?

Daję mu gęby. Ale za co?

Ach! Jakieś słowa niebiańskie wpadają mi w ucho.

Wziąłem? Wziąłem? 10.000?

Odrazu majaczy mi w myślach: dziś kupię Lil wszystkie kostjumy, jakie nosiła na sobie na rewji...

— — — — — — — — — — — — — —

W pół godziny potem „wynalazca" zakropiony jak należy, między jednym i drugim pocałunkiem (och, jak ten człowiek mnie wylizał!) zaczyna mi wymyślać:

— Łotrze, cudowny pilocie! Zmarnował mi pan „Paulinę" na nic! Zupełny trup! Do niczego! Taka maszyna! Jakeś miał sumienie! A co, nie mówiłem, tęgi lotnik! Małpa, a nie chciał, panie tego! Okulawiłeś mi „Paulinę" ze szczętem!

Lil, kochana Lil, dumna jak pawica, bierze mię w obronę.

Ja o niczem niewiem.

Okazuje się — że zawadziłem kolami o wodę. Ale tylko trochę.

W każdym razie ogon ma zmiażdżony koniec. Gdy aparat zadrasnął kołami powierzchnię, ogon uderzył o most, i tylko dzięki temu mimowolnemu wyrównaniu, nie zakończyło się to katastrofą...

To było owo wstrząśnienie, tam, pod mostem.

Lil tegoż wieczoru miała swoje kostjumy.

Tak wziąłem „Wrota raju". Były one dla mnie naprawdę, jakem powiedział, bramą „raju", bo mi dały odrazu: Lil, sławę i pieniądze, pieniądze, których tak bardzo potrzebowałem!



Od Administracji

Z powodu strejku drukarskiego niniejszy numer „Lotu Polskiego" wychodzi z opóźnieniem.

Redaktor: *Józef Relidzyński*. **Wydawca:** *Liga Obrony Powietrznej Państwa.*

Drukarnia Rolnicza, Warszawa, Złota 24.

TABELA POLECAJĄCA NA ROK 1926 WYSZŁA!



Mobiloil

Make the chart your guide

1922 1926

Chart of Recommendations

PASSENGER CARS—MOTOR TRUCKS—MOTOR BUSSES
TAXICABS—MOTORCYCLES—MOTOR BOAT ENGINES—FIRE APPARATUS

Empfehlungstafel

Tableau de graissage

GARGOYLE MOBILOIL UŻYTY WEDŁUG WSKAZÓWEK MOBILOIL TABELI POLECAJĄCEJ ZAPEWNIA KAŻDEMU AUTOMOBILIŚCIE WŁAŚCIWE SMAROWANIE JEGO MASZYNY!

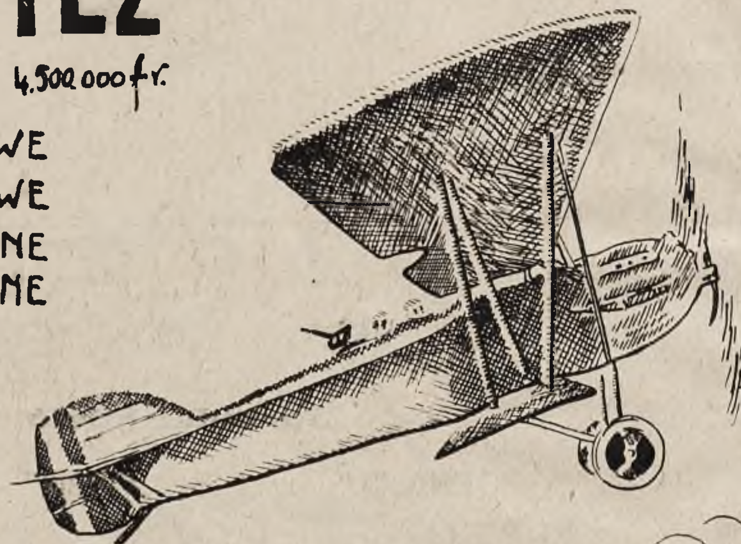






VACUUM OIL COMPANY S. A.

CZECHOWICE, poczta Dziedzice. ODDZIAŁ: WARSZAWA, ul. ELEKTORALNA 11





WARSZAWA
TOW. AKC.
KRAKOWSKIE PRZEDM. 15. T. 1-72
OBICIA PAPIEROWE
OD NAJSKROMNIEJSZYCH
DO NAJWYTWORNIEJSZYCH



Biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa

Nr. 21

ZARZĄD GŁÓWNY.

Dział techniczny. Kierownictwo działu technicznego w biurze Zarządu Głównego objął p. inż. Jan Kawecki.

W sprawie Krosińskiego. W dn. 23 lipca br. został aresztowany pod zarzutem malwersacji i defraudacji Gabrjel Sas-Krosiński inkasent wydawnictwa „Rocznik L. O. P P. na 1925 rok", przejętego przez Zarząd Główny od prywatnego wydawcy p. Tadeusza Jaszczewskiego.

Aresztowanie to nastąpiło na żądanie Zarządu Głównego.

W związku z tym faktem prasa podała znowu szereg nieścisłych wiadomości, które należy sprostować j. n.:

1. Krosiński nie jest i nie był nigdy funkcjonarjuszem Ligi;
2. Defraudacja popełniona przez Krosińskiego nie jest „olbrzymią" i sięga dokładnie sumy zł. 877.20 gr., na które Zarząd Główny posiada zabezpieczenie wekslowe w sumie 3000 zł., tak, że Liga żadnych strat z tego tytułu nie poniesie;
3. Notatka jednego z pism warszawskich, że Krosiński miał wspólników w biurze Zarządu Głównego, jest czczym wymysłem.

Afera Krosińskiego rzuca smutne światło na sposób informowania społeczeństwa przez część naszej prasy oraz jej ustosunkowanie się wobec instytucji tej miary, co Liga Obrony Powietrznej Państwa.

KOMITET STOŁECZNY.

Konferencja Kół L. O. P. P. Dnia 29 lipca b. r. odbyła się konferencja przedstawicieli Zarządów Kół Ligi, na której prezes Komitetu Stołecznego, p. St. Floryanowicz, złożył szczegółowe sprawozdanie z działalności Komitetu, łącznie ze sprawozdaniem finansowem, za I półrocze b. r., informując również zebranych o dalszych poczynaniach Komitetu oraz udzielając wyczerpujących i szczegółowych wyjaśnień na skierowane przez zebranych przedstawicieli zapytania.

Następnie v.-prezes Zarządu Głównego p. sędzia Falkiewicz, przedstawił przebieg i uchwały Ogólnego Zgromadzenia L. O. P. P., jakie odbyło się w Warszawie dn. 3 i 4 lipca b. r.

Dla omówienia szczegółów związanych z organizacją „III Tygodnia Lotniczego" zwołana zostanie specjalna konferencja w pierwszych dniach września.

Zainicjowane przez Zarząd Komitetu Stołecznego częste konferencje z przedstawicielami Kół wpływają nadzwyczaj dodatnio na skoordynowanie pracy Kół z programem Komitetu oraz na wzajemną wymianę zdań co do wszystkich ważniejszych zamierzeń L. O. P. P.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE.

Łuck. Wystawa modeli. Podczas ogólno-wołyńskiej wystawy szkolnej, staraniem Komitetu zorganizowano wystawę modeli latających i redukcyjnych. Wyróżniły się aparaty ucznia 7 kl. gimn. w Dubnie, Wacława Zajączkowskiego, zwłaszcza ładnie latający „Rekordowy" i redukcyjny „Jabiru Farman". Konkursy wskutek stałego deszczu nie doszły do skutku i rozgrywkę wielkiej nagrody Kom. Wojewódzkiego — motoru rotacyjnego powietrznego, przełożono na czas „Tygodnia Lotniczego".

Nowogródek. Walne Zgromadzenie. Dnia 30 maja w sali posiedzeń Urzędu Woj. odbyło się walne zgromadzenie Komitetu.

Posiedzenie zagaił prezes Zarządu, wojewoda gen. Januszajtis.

Po uczczeniu przez powstanie dwuch zmarłych członków Komisji Rewizyjnej: ks. Szymańskiego i insp. Sobestiańskiego, na wniosek prezesa Zarządu, na przewodniczącego zebrania powołano delegata Komitetu Pow. w Nieświeżu red. Z. Domańskiego, który na sekretarza zaprosił p. prow. W. Wierzbickiego.

Wojewoda gen. Januszajtis w dłuższem przemówieniu zobrazował stan prac Ligi.

Sprawozdanie z działalności Rady Nadzorczej złożył prezes tejże rady p. sędzia B. Hłasko, z czynności Zarządu p. W. Skotnicki, sprawozdanie kasowe p. dyr. Bylczyński, oraz sprawozdanie techniczne p. R. Rymkiewicz, instruktor Komitetu. Ze złożonych sprawozdań wynika, że Komitet Woj. posiada na terenie Wojew. do 3.000 członków, 7 Komitetów Pow., 53 Kół lokalnych.

Na dzień 30 maja majątek Komitetu Woj. wynosił 17.584 zł. 25 gr. oprócz sum znajdujących się

w poszczególnych Komitetach Pow. i Kołach.

II Tydzień lotniczy, przeprowadzony w roku ubiegłym, dał brutto 24.885 zł. 65 gr. — netto 21.887 zł. 26 groszy.

Komitet założył i prowadzi 8 modelarni lotniczych w szkołach średnich i seminarjach na terenie Województwa, w których pracuje 322 uczniów, a pragnąc żeby jaknajwiększa liczba młodzieży do modelarni uczęszczała zakupuje narzędzia i materjały modelarskie, wydając je uczniom bez opłaty. Na ten cel do listopada r. ub. wydano 3.026 zł.

Oprócz tego Komitet wykazał ożywioną działalność w celu przysporzenia dochodów Lidze, urządzając loterję, zabawy, odczyty i t. p.

Wiosną r. ub. była sprowadzona na teren Województwa ruchoma wystawa lotniczo-gazowa, która gościła w Lidzie, Nowogródku, Baranowiczach, Nieświeżu i Słonimie, wzbudzając wszędzie duże zainteresowanie.

Po złożeniu sprawozdań przez delegatów Komitetów Pow. zostały uskutecznione wybory uzupełniające Zarządu i Komisji Rewizyjnej.

W dłuższej dyskusji został wyjaśniony cały szereg spraw obchodzących Komitety Pow., poczem zostały zaakceptowane przez zgromadzenie wnioski postawione przez Zarząd Komit. Woj. na Walne Zgromadzenie w Warszawie dotyczące zmniejszenia ilości członków w Zarządach Kół i Komitetów, budowy lotnisk na terenie Województwa i t. p. Program prac na rok bieżący przedłożony przez Zarząd został przez Zgromadzenie całkowicie zaaprobowany. Program ten obejmuje: 1) prace propagandowe; 2) zwiększenie ilości kół lokalnych; 3) prowadzenie modelarni istniejących i tworzenie nowych przy niższych szkołach; 4) założenie kursów instruktorów modelarskich w Nowogródku i uruchomienie objazdowej wystawy lotniczej; 5) budowę lotnisk w Baranowiczach i Słonimie; 6) przeprowadzenie III Tygodnia lotniczego; 7) otwarcie przy istniejącej szkole zawodowej w Lidzie kursu mechaników lotniczych.

Zebranie zostało zakończone krótkiem przemówieniem Przewodniczącego, w którem tenże podziękował Zarządowi za jego owocne prace.

Nowe władze. Obecny skład władz Komitetu jest następujący:

a) **Członkowie Zarządu:** Prezes — gen. Marjan Żegota - Januszajtis, wojewoda.

I Wice - prezes — p. Józef Gałęziewicz, prezes Sądu Okręg.

II Wice - prezes — p. Marjan Parfjanowicz, wice - wojewoda.

Sekretarz — p. Witold Skotnicki, kontroler Majątków Państwowych.

Skarbnik — p. Wilhelm Tarnecki, notarjusz.

Członkowie — pp: Józef Jellinek, starosta; Ludwik Wolnik kierownik Oddz. Daniny Lasowej; Witalis Olszański, Kmdt. Woj. Policji Państw.; Antoni Czechowicz, burmistrz; Stanisław Brochocki z Wereskowa.

b) **Członkowie Komisji Rewizyjnej** pp: Henryk Narkiewicz - Jodko, sędzia okręgowy; Bohdan Hruszwicki, naczelnik Wydz. Adm.; Janina Trepka, kierown. Wydz. Budżet.; Ferdynand Drozdowski, naczelnik Wydz. Budżet.-Gosp.; Józef Siellawo, wojewódzki referent bezpieczeństwa.

c) **Członkowie Rady Nadzorczej:** pp: Kazimierz Bukraba, ks. dziekan nowogródzki; Juljan Wąsowski, inż., zast. dyrektora Robót Publiczn.; Konrad Piotrowski, mecenas; Wacław Wierzbicki, prof. gimn. państw.; Bronisław Hłasko (prezes), sędzia okręgowy; Jerzy Czarnocki, starosta w Nieświeżu; Witold Wartman, starosta w Wołożynie; Bronisław Preciszewski, starosta w Słonimie; Władysław Henszel, starosta w Stołpcach; Marjan Layman, inżynier w Baranowiczach; Cyprjan Szarejko, zast. starosty w Nowogródku; Rafaela Zdanowiczowa, starościna w Lidzie.

Otwarcie kursów instruktorów modelarskich. Dnia 11 lipca w Nowogródku odbyło się uroczyste otwarcie kursów instruktorów modelarskich, zainicjowanych, założonych i prowadzonych przez Komitet Woj. L. O. P. P.

Już od listopada r. ub. były prowadzone przez tenże Komitet modelarnie we wszystkich szkołach średnich na terenie Województwa. Prowadzenie modelarni jednakże było bardzo utrudnione z powodu braku odpowiednich instruktorów, co też skłoniło Komitet Woj. do wszczęcia akcji mającej na celu wyszkolenie odpowiedniej ich ilości.

Po mszy świętej i poświęceniu lokalu przy ul. Kościelnej Nr. 51, p. Bohdan Hruszwicki w imieniu p. wojewody nowogródzkiego wygłosił krótkie przemówienie, poczem instruktor Komitetu Woj. p. Romuald Rymkiewicz wyjaśnił obecnym potrzebę modelarstwa, jego treść i korzyści, jakie przynosi przez zachęcanie młodzieży do pracy na polu budowy modeli latających i redukcyjnych.

Na kurs uczęszcza 24 słuchaczy, przeważnie nauczycieli i kierowników szkół średnich i powszechnych, oraz częściowo uczni wyższych klas szkół średnich.

Zajęcia praktyczne w modelarni są prowadzone przez p. Rymkiewicza. Obejmują około 100 godzin pracy.

Po zakończeniu kursów słuchacze zwiedzą hangary i lotnisko w Lidzie.

Po południu, w dniu otwarcia, odbyły się loty pasażerskie, które wywołały ogólne zainteresowanie i ściągnęły na lotnisko tłumy publiczności z Nowogródka.

Wilno. Komitet Wileński, jak zawsze pierwszy co do punktualności w nadsyłaniu sprawozdań, nadesłał nam sprawozdanie za II kwartał b. r.

Sprawozdanie to podajemy w streszczeniu:

Działalność organizacyjna. 1. W mieście Wilnie zorganizowano cztery nowe Koła. Ogólna ilość Kół miasta Wilna, wprost podległych Komitetowi Woj. wynosi obecnie 31.

2. Uskuteczniono objazdy inspekcyjne Komitetów Pow.: Oszmiańskiego, Wileńskiego, Święciańskiego, Postawskiego i Dziśnieńskiego. Podczas tych objazdów wybrano tereny do lądowania podczas lotów propagandowych.

Działalność propagandowa. 1. Modelarstwo. A. Zorganizowano modelarnie w Państw. Szkole Techn. w Wilnie i gimn. im. J. Lelewela, tworząc z nich jedną okręgową modelarnię Komitetu. Ogólne kierownictwo tej modelarni spoczywało w ręku kierownika techn. Komitetu p. Stan. Rymkiewicza, stanowisko instruktora powierzono p. Smejliso-

wi, absolwentowi instruktorskiego Kursu Modelarstwa, zorganizowanego w roku zeszłym przez Komitet Stołeczny.

B. Modelarnia założona przy gimn. im. J. Piłsudskiego w Święcianach kierowana była pod nadzorem Komitetu Woj., przez p. Bieleckiego, absolwenta kursu instruktorskiego w Warszawie.

C. Dnia 30-go maja odbył się w Wilnie Konkurs Modeli Latających, zaliczony do Pierwszego Wszechpolskiego Konkursu, zorganizowanego przez redakcję „Młodego Lotnika". Do konkursu stanęło czterech modelarzy - amatorów z Okręgowej Modelarni Komitetu, z których p. Matusewicz w ogólnej klasyfikacji otrzymał III-cią nagrodę.

2. Loty propagandowe. Dnia 20 i 21 maja na przysłanym z Zarządu Gł. samolocie typu Potez VIII, pilotowanym przez James'a Worledge'a uskuteczniono z lotniska na Porubanku szereg lotów pasażerskich i propagandowych nad Wilnem. Podczas lotów z pp: Stan. Römerem i Bol. Rynkunem p. Worledge dwukrotnie przeleciał pod łukiem mostu Zwierzynieckiego na Wilji. Podczas lotów rozrzucono 10.000 ulotek propagandowych.

Działalność naukowa. Dnia 12-go kwietnia, przy współudziale Państw. Szkoły Techn. w Wilnie, uruchomiono Kursa Lotnicze. Pomoce szkolne w postaci demobilu lotniczego otrzymano za pośrednictwem Dep. IV M. S. Wojsk. Na Kursach odbywają się wykłady teoretyczne i zajęcia praktyczne. Wykładają: prof. Staszewski, inż. Janowicz, pilot Rymkiewicz. Ogólne kierownictwo Kursów spoczywa w ręku p. Świdzińskiego, dyrektora Państw. Szkoły Techn. Zajęcia praktyczne odbywają się w Państw. Szkole Techn. i w detaszowanej eskadrze I-go pułku łotn. na Porubanku.

Po należytem uporządkowaniu posiadanego demobilu lotniczego utworzone zostanie przy Państw. Szkole Techn. Muzeum Lotnicze.

Stacja Aerologiczna. W dalszym ciągu prowadzą się systematyczne badania górnych warstw atmosfery co do siły i kierunku panujących tam wiatrów. Dokonano wyłącznie w godzinach porannych 59 obserwacyj. Maksymalna wysokość osiągniętych pomiarów wynosi 10,900 mtr. (w pierwszym kwartale 11,200 mtr.).

Oprócz obserwacyj prowadzą się prace nad udoskonaleniem technicznem Stacji.

Lotnisko na Porubanku. Zgodnie z otrzymanem poleceniem Zarządu Gł. przejęto lotnisko i objekty lotnicze: (hangar, magazyn, stację benzynową) od władz wojskowych.

Przystąpiono do budowy w hangarze podłogi betonowej.

Bilans na dzień 30 czerwca 1926 r. zamyka się sumą zł. 90,247.54 gr.

OFIARNOŚĆ POW. OSZMIAŃSKIEGO NA RZECZ L. O. P. P.

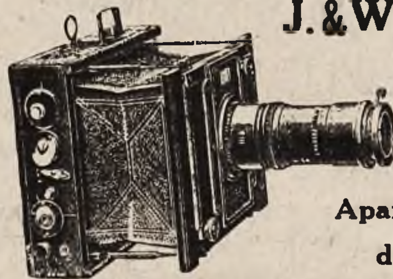
1. Sejmik Oszmiański w budżecie na r. 1925 uchwalił na rzecz L. O. P. P. sumę 300 zł., zaś gminy: Polańska i Granżyska po 150 zł., które to sumy zostały wpłacone do kasy Komitetu Woj. w Wilnie.

2. W roku 1926 przewidziano w budżecie Sejmiku Oszmiańskiego 250 zł. i w budżetach różnych gmin powiatu 750 zł. na rzecz L. O. P. P.

3. Magistrat m. Smorgonie, pow. Oszmiańskiego, ofiarował plac dla lotniska i budowy hangaru.

SPROSTOWANIE.

W załączonym do niniejszego numeru Biuletynie L. O. P. P., zawierającym sprawozdanie ze Zjazdu, omyłkowo wydrukowano w nagłówku liczbę porządkową 19, zamiast **20.**





SPRAWOZDANIE

Z II-GO WALNEGO ZGROMADZENIA

LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

W DN. 3—4 LIPCA 1926 R.



W A R S Z A W A
DRUKARNIA ROLNICZA, ZŁOTA 24



Biuletyn
Ligi Obrony Powietrznej Państwa

20
Nr 19

II-gi ZJAZD L. O. P. P.
(według stenogramu)

W dn. 3 — 4 lipca r. b. odbyło się w Warszawie w lokalu Zarządu Głównego L. O. P. P. Ogólne Zgromadzenie Ligi. Reprezentowane były wszystkie Komitety Woj., z wyjątkiem Brześcia n/B., Komitet Stołeczny, Komitet Miejski w Poznaniu oraz Komitet Okręg. Zagłębia Dąbrowskiego w Sosnowcu. Obradom Zjazdu przewodniczył, również jak i w roku zeszłym, delegat z Górnego Śląska, b. minister p. Kamieński, w towarzystwie pp. prezesa Komitetu Stołecznego, sędziego Falkiewicza i prezesa Komitetu Woj. w Poznaniu Dobrzyckiego w charakterze asesorów oraz prezesa Komitetu Woj. w Łodzi, mec. Biłyka w charakterze sekretarza.

Po wyborze Komisji Pięciu dla zbadania programu działalności i preliminarza budżetowego na 1926 r., w której skład weszli pp.: gen. Łuczyński (Kielce), Skrzyński (Łuck), inż. Kryński (Lublin), Tiger (Lwów), dr. Wojakowski (Kraków), oraz przyjęciu porządku dziennego, nastąpiło sprawozdanie Zarządu Głównego, które złożył p. prezes Osiecki.

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO.

Sprawozdanie zaznacza na wstępie, że jest niekompletne i nie daje całokształtu działalności Ligi, ponieważ sprawozdania Komitetów Woj. napływały z takiem opóźnieniem, że o zestawieniu ich w jedną całość nie mogło być mowy.

Według sprawozdań Komitetów Wojewódzkich wpłaciły one do Zarządu Głównego w 1925 r. zł. 616,837.18. Niezależnie od tego Zarząd Główny posiadał też sumy powstałe z wpływów, zdobytych we własnym zakresie oraz z salda z roku ub.

Program, który został przekazany Zarządowi Głównemu, ustalony na Zjeździe, obejmował następujące punkty zasadnicze:

1) przystąpić do budowy Instytutu Aerodynamicznego;

2) opracować wspólnie z Komitetem Gazowym zasady wzajemnej współpracy;

3) stworzyć Podsekretarjat Stanu;

4) zapoczątkować przemysł silnikowy;

5) stworzyć fundusz stypendjalny na wyjazd inżynierów na studja lotnicze zagranicę.

Poważniejsze sumy w uchwalonym budżecie przewidziano na wyszkolenie personelu, na budowę przyziemi i utrzymanie drużyn lotniczych.

Wykonując program uchwalony przez Ogólne Zgromadzenie, Zarząd Główny poszedł w dwóch kierunkach: 1) niektóre prace wykonywał sam i 2) starał się przerzucić na poszczególne Komitety Woj.

Metoda ta była słuszną. Dowodzi tego fakt, iż przewidywano na Instytut Aerodynamiczny tylko jedną ratę w wysokości zł. 100.000.—. Oczywiście, za tę sumę można byłoby zaledwie roboty zapoczątkować. Tymczasem, dzięki energji i pracy Komitetu Stołecznego przedewszystkiem oraz Komitetu Woj. Warsz. Instytut Aerodynamiczny jest już prawie gotów, a do dnia 8 marca 1926 r. na cel ten była wydana suma zł. 625,450.90. Niezwykły pośpiech, z jakim tę poważną część pracy popchnięto naprzód, wynikł ze zrozumienia, że rozłożenie budowy na okres dłuższy pochłonęłoby znacznie większe fundusze, aniżeli prowadzenie prac w szybkiem tempie.

Dodać należy, że Komitet Budowy Instytutu Aerodynamicznego ukonstytutował się dnia 17 lutego 1925 r., jako odrębna jednostka, i składał się z osób następujących: sen. Januszewskiego, jako przewodniczącego, prof. Jankowskiego, jako wice-przewodniczącego, prof. Witoszyńskiego, jako sekretarza, inż. Fuchsa, jako skarbnika. Był to Komitet Wykonawczy Zarządu Budowy, który się składał, niezależnie od niego, z tak wybitnych przedstawicieli i przyjaciół lotnictwa, jak marszałek Sejmu Rataj, marszałek Senatu Trąmpczyński, wice-prezes m. st. Warszawy p. Jankowski, rektor Politechniki prof. Skotnicki, płk. Butkiewicz, prof. Pszenicki.

W tem miejscu należy podkreślić, że niezależnie od sum, które zostały wydatkowane na Instytut, otrzymała Liga plac od m. st. Warszawy przy zbiegu ul. Nowowiejskiej i Topolowej o wymiarach 40/80 mtr.

Dalej uzyskano 25% zniżki kolejowej przy przewożeniu materjałów budowlanych, przeznaczonych do budowy Instytutu. Od Huty Bismarcka 7,3 ton belek żelaznych, 71,5 ton żelaza okrągłego, wreszcie 19 okien żelaznych od Górnośląskiego Przemysłu Metalowego w Tarnowskich Górach.

Nie wdając się w szczegóły budowy, należy stwierdzić z całym naciskiem, że Instytut Aerodynamiczny i jego budowa jest jednym z największych czynów, jakie Liga od początku swego istnienia dokonała. Nawet, gdyby tylko ten jeden fakt udało się było Lidze zrealizować, byłoby to nietylko dostatecznem usprawiedliwieniem jej egzystencji, ale i dowodem niepospolitej energji i dobrej woli, położonej przez społeczeństwo polskie i jego przedstawicieli.

Inaczej przedstawia się sprawa wyszkolenia personelu. Pod tym względem preliminarz przewidywał:

wyszkolenie pilotów	zł. 500.000.—
wyszkolenie mechaników	zł. 35.000.—
stypendja inżynierów zagranicą	zł. 20.000.—

Idąc po tej linji, Liga zawarła umowę z IV Departamentem M. S. Wojsk. i na zasadzie tej umowy zobowiązała się finansować założoną Szkołę Pilotów w Poznaniu, obliczoną na 50 ucz-

ni. Szkoła ta nie była prowadzona przez Dep. IV we własnym zakresie, lecz była oparta na oddzielnej umowie, zawartej w tym sensie pomiędzy fabryką „Samolot" a Dep. IV. Na zasadzie umowy Liga była obowiązana do wypłacenia zł. 80.000.—, jako zaliczki, resztę zaś dopiero po zdaniu egzaminów przez uczni. W ciągu roku, który był dla samego przemysłu niezwykle ciężki, fabryka znalazła się w dość trudnem położeniu, a trzeba nadmienić, że w związku ze szkołą pilotów, która była pierwszym tego rodzaju kursem przez fabrykę prowadzonym— naraziła się ona na pewne dodatkowe inwestycje. W rezultacie, kiedy przyszedł ciężki kryzys przemysłu, fabryka zwróciła się do Ligi z prośbą o powiększenie jej zaliczki. Prośbę tę poparł ze swej strony ówczesny szef Departamentu IV, gen. Zagórski.

Wychodząc z założenia, że celem i zadaniem Ligi jest nietylko ścisłe przestrzeganie sprawy umowy, nietylko szkolenie pilotów, ale również w miarę możności ratowanie placówek przemysłowych polskiego lotnictwa — Zarząd Ligi zgodził się na zwiększenie zaliczki fabryce, z tem zastrzeżeniem, że zaliczka ta, jako wypłacona przed czasem, będzie oprocentowana w tej samej wysokości procentów, jakie Liga otrzymymała od poszczególnych instytucyj finansowych, w których fundusze jej były lokowane. W miarę rozwoju szkolenia, prośby fabryki się ponawiały i w rezultacie została wypłacona ogólna suma, dochodząca prawie do 300.000 zł., co łącznie z procentami należnemi obecnie w chwili ostatecznego zdawania przez wszystkich uczni egzaminów, prawie że w zupełności pokryje należność fabryki.

W ten sposób jeden z najbardziej zasadniczych i podstawowych celów Ligi: szkolenie rezerw lotniczych, szerzenie zamiłowania do lotnictwa praktycznego wśród młodzieży — został z powodzeniem osiągnięty. Po tej samej linji szły usiłowania Komitetu Woj. Warsz., który w porozumieniu z Tow. Lotniczem dążył do uruchomienia szkoły pilotów na lotnisku pod Bielanami, wydatkując na ten cel sumę zł. 13.000.—.

Odnośnie do szkół mechaników, Zarząd Główny nie prowadził ich we własnym zakresie, natomiast obserwował bardzo pilnie poszczególne kursy dla mechaników, prowadzone jednocześnie przez kilka Komitetów Woj. Zarząd Główny miał nadzieję, że nabyte tą drogą doświadczenie przyczyni się w rezultacie do powstania racjonalnie pomyślanej szkoły dla mechaników. Przewidywània te okazały się słuszne. Kursy dla mechaników w Bydgoszczy przemieniły się w Szkołę o przewidywanym budżecie zł. 108.000.— rocznie.

Odnośnie stypendjów — było wysłanych 4-ch stypendystów na studja do Paryża, a mianowicie: pp. inż. Straszewicz, Szwejkowski, Puławski i Grzędzielski.

Pewnego szczegółowego omówienia wymaga niewykonanie przez Zarząd Główny uchwały Ogólnego Zgromadzenia, dotyczącej zorganizowania 1-ej i 2-ej drużyny lotniczej. Powód tego był ten, iż w pierwszym okresie nie posiadaliśmy ani własnego lotniska, ani hangarów. Samoloty nasze były pomieszczone przeważnie czy to w hangarach towarzystw komunikacyjnych, czy to w hangarach wojskowych. W tych warunkach więc o jakiejkolwiek racjonalnej pracy nie mogło być mowy. Później, wykonując inny punkt uchwał Ogólnego Zgromadzenia, przystąpiliśmy do organizacji lotniska.

Dzięki nadzwyczajnym wysiłkom i niepospolitej energji Komitetu Woj. Łódzkiego, został tam nabyty teren pod przyziemie, zbudowano doń szosę i wybudowano hangar. Również wybudowany został hangar na lotnisku w Warszawie. Jest to jak gdyby pewien początek. Niezależnie od tego zostały nabyte samoloty w Paryżu, tak, że Liga dysponuje pewnym sprzętem lotniczym. Możnaby pomału myśleć o zorganizowaniu takiej drużyny, jednak dotychczasowe doświadczenie uczy nas, że koszt jej byłby nieproporcjonalnie wyższy od tego, który został podany w budżecie roku zeszłego, a cele drużyn osiągnięte nie odpowiadałyby może w zupełności przewidywanym.

Dlatego też Ogólne Zgromadzenie powinnoby rozważyć, czy istotnie organizacja drużyn lotniczych i ich trening muszą być na przyszłość pomieszczone w programie prac.

O ile pod względem ścisłego wykonania doświadczenie nauczyło Zarząd pewnej ostrożności, pod innym względem wskazało mu wyraźnie, że w uchwalonym roku zeszłego budżecie były pewne luki, które życiowa konieczność kazała uzupełnić. W pierwszym rzędzie było to przyjście z pomocą polskim wynalazcom.

Inż. Brzeski, którego nazwisko w świecie technicznym jest znane, wynalazł motor, do którego sfery miarodajne przywiązują bardzo poważne nadzieje. Wydało się Zarządowi, że obowiązkiem Ligi jest dopomożenie p. Brzeskiemu w zrealizowaniu jego dzieła. Suma, którą pod tym względem przyszliśmy mu z pomocą, wynosiła zł. 50.000.—, z czego jednak tylko zł. 5000.— znajduje się w pozycjach 1925 r., albowiem ogromna większość tej sumy była mu wypłaconą już w r. 1926. Również pospieszyliśmy z pomocą inż. Zalewskiemu, który wybudował motor własnemi siłami, nabywając go, wreszcie przyszliśmy z pomocą pracownikom Instytutu Aerodynamicznego (zł. 1850), pomogliśmy w zorganizowaniu bibljoteki 11-mu pułkowi lotniczemu (zł. 2000.—) i t. d.

Więcej już do zakresu propagandy należy zaliczyć zorganizowanie kursu prelegentów (zł. 3016.76) i kursu dla instruktorów modelarstwa lotniczego (zł. 10,559.38).

Co dotyczy modelarstwa, to jakkolwiek sprawa ta nie była przewidywana przez nasz budżet, widząc ogromny zapał młodzieży szkolnej i pragnąc, aby zapał ten nie zmarnował się wśród bezpożytecznych usiłowań i teoretycznych rozważań i dyskusyj, w porozumieniu z Min. Oświecenia Zarząd zwołał do Warszawy kurs, na który zapisało się 45 uczni szkół średnich z całego kraju. Przeszli oni kurs miesięczny pod dyrekcją prof. Witoszyńskiego, a rezultaty tego kursu były jak najlepsze. Możemy się pochwalić w tej chwili istnieniem 52 kursów modelarskich w całym kraju.

Specjalną uwagę należy poświęcić sprawie propagandy, przez popularyzację wydawnictw, propagandę, odczyty, przezrocza i filmy. Na cele te była przeznaczona ogólna suma zł. 65.000.—. W zakresie tym Zarząd Główny niejednokrotnie był krytykowany. Nie omawiając tutaj szczegółów, które cyfrowo znajdują się w sprawozdaniu rachunkowem, należy stwierdzić wydanie przez Ligę kilku książek, zarówno beletrystycznych, jak i popularyzatorskich, jak nawet popieranie specjalnych wydawnictw naukowych (np. „Przepływ nad palisadą"). Działalność ta była niezmiernie owocna. Fakt, że wydawnictwa, jako takie, interesują w Polsce liczną rzeszę lotniczą, fakt, że cały szereg pierwszorzędnych nieraz pisarzy porusza dzisiaj tematy lotnicze i że te tematy znajdują chętnych nabywców poza Ligą, — mamy do zawdzięczenia energicznej reklamie, którą Liga robiła swojemi wydawnictwami, licznej rzeszy czytelników, których dla tych swoich wydawnictw uzyskiwała. Wystarczy przypomnieć sobie gwiazdkowe wystawy księgarni w r. 1925/26, aby zauważyć, jak bardzo szeroko wydawnictwa lotnicze się rozpowszechniły.

Czarną plamą do pewnego stopnia w zakresie naszych wydawnictw były wydawnictwa „Rocznika" — „Polski Gospodarczej", które były przedmiotem obrad poprzedniego Ogólnego Zgromadzenia.

Zarówno w jednym, jak i w drugim wypadku, Liga padła ofiarą niesumiennych wydawców. Zbyteczną jest rzeczą mówienie o stratach moralnych, na które nas narazili, oraz o wyzysku społeczeństwa przez akwizytorów tych wydawnictw, operujących niestety pod firmą Ligi.

Natomiast faktem jest, że w 1925 r. Zarząd Główny zrobił wszystko, co było w jego mocy, aby rzeczy te unormować i zlikwidować, unikając możliwie jakichkolwiek bądź strat.

Tak więc, co się tyczy „Rocznika", już w lutym roku zeszłego wydawca otrzymał kategoryczny zakaz dalszego zbie-

rania ogłoszeń, o czem Komitety Woj. zostały zawiadomione odnośnym okólnikiem.

Następnie starano się doprowadzić do tego, aby ów „Rocznik" ukazał się w druku, gdyż wobec pobrania bardzo poważnych sum przez akwizytorów za ogłoszenia i jako subskrypcje, obawiano się, że niewydanie „Rocznika", co przez dłuższy okres czasu groziło, byłoby ciosem dla Ligi.

Wreszcie kiedy „Rocznik" ukazał się, i kiedy w ten sposób możliwe pretensje ogłaszających się zostały usunięte, — przystąpiono do likwidacji, która znajdzie ostateczny swój koniec w Sądzie Karnym do którego sprawa ta została oddana.

W sprawie „Almanacha" sytuacja była do pewnego stopnia analogiczna i również pierwszym obowiązkiem Ligi było doprowadzenie przedewszystkiem do ukazania się tego wydawnictwa. Ostatecznie udało się do tego doprowadzić, jakkolwiek wydawca, p. Sobczyński, który zobowiązał się wobec Ligi doprowadzić wydawnictwo do skutku, a przejął to zobowiązanie od kontrahenta Ligi, nadkomisarza policji p. Wiskowskiego, całości materjałów pozostawionych mu przez Komitet Redakcyjny nie ogłosił. Doprowadzenie do ostatecznego wyjaśnienia tej sprawy będzie już zadaniem przyszłego Zarządu.

Wobec licznych głosów o pracach wykonywanych przez Zarząd Główny sprawozdanie zwraca uwagę na ilustrującą w pewnym stopniu rozmiar tej pracy, korespondencję. Tak więc w ciągu roku wpłynęło do Biura 7316 listów korespondencji, wyszło zaś 7532. Niezależnie od tego była prowadzona ekspedycja materjałów. Pod tym względem miarodajną jest również suma kosztów porta, która wyniosła zł. 7,729.04. Świadczyć to tylko może o wielkiej intensywności pracy Biura.

Niezależnie od tego zostało dokonanych 17 remontów samolotów oraz 129 lotów treningowych i propagandowych na własnych samolotach Ligi przez pilotów Proniewicza i Worledge'a.

Na zakończenie sprawozdanie wyraża przekonanie, że Zarząd Główny idzie po linji usiłowań i tendencyj Ogólnego Zgromadzenia.

SPRAWOZDANIE GŁÓWNEJ RADY NADZORCZEJ.

W zastępstwie nieobecnego prezesa Rady p. gen. Sikorskiego, odczytuje sprawozdanie p. sen. Kiniorski.

Na wstępie sprawozdanie przytacza znany komunikat, który Rada wydała po posiedzeniu z dn. 26 lutego b. r. i który w swoim czasie był już ogłoszony w prasie.

Następnie Gł. Rada Nadzorcza komunikuje, że ze względu na interes publiczny wystąpiła na drogę sądową przeciwko ppłk. Grzędzińskiemu, który po podaniu do wiadomości powyższego komunikatu listem otwartym, ogłoszonym w „Polsce Zbrojnej" i w „Kurjerze Porannym" znieważył Gł. Radę Nadzorczą.

Wreszcie Gł. Rada Nadzorcza konkluduje:

„Ze względu na zarzuty, jakie w dalszym ciągu w szerokiej opinji były i są szerzone przeciwko działalności Ligi O. P. P., w szczególności Zarządu Głównego Ligi, Główna Rada Nadzorcza uważa za swój obowiązek podać w swojem sprawozdaniu nieco uwag ogólnych dla oświetlenia tej sprawy.

Liga O. P. P. zaraz w pierwszych miesiącach swego istnienia zaczęła się rozwijać nadzwyczaj szybko.

Zarządowi Głównemu przypadła olbrzymia praca organizacyjna, która musiała być prowadzona równolegle z pracą zasadniczą Ligi oraz z propagandą.

Niestety, zgon jednego z założycieli Ligi, wice-prezesa jej, ś. p. ministra Jasionowskiego, oraz długotrwała ciężka choroba, zakończona zgonem ś. p. ministra Jastrzębskiego, pierwszego prezesa Zarządu Głównego, pozbawiły Zarząd Główny sił kierowniczych.

To były przyczyny, że początkowa organizacja biur Zarządu Głównego posiadała braki i niedomagania, stwierdzone przez Główną Radę Nadzorczą, a zresztą dostrzegane także przez drugi Zarząd Główny, który został wybrany w styczniu 1925 roku.

Działalność ppłk. Grzędzińskiego, sekretarza generalnego, a tem samem głównego przełożonego biura, który był następnie delegowany przez władze wojskowe do Ligi, ze zwolnieniem od wszelkich innych obowiązków służbowych, oceniona w niektórych punktach niekorzystnie przez Radę Nadzorczą, wywoływała także niezadowolenie wśród szeregu członków Zarządu Głównego Ligi.

Od lata roku 1925 zaczęły się wskutek tego w Zarządzie Głównym tarcia. Komisja Zarządu Głównego w składzie pp.: prof. Witoszyńskiego, dr. Vacqueret, skarbnika Ostrowskiego i Barylskiego badała zarzuty wysuwane przeciwko ppułk. Grzędzińskiemu i biuru. Następnie Zarząd Główny zwrócił się do Rady Nadzorczej z prośbą o zbadanie tych i innych zarzutów, która tego dokonała.

W rezultacie w grudniu 1925 r. ppułk. Grzędziński ustąpił z Zarządu Głównego, a w marcu 1926 roku został zawieszony przez Zarząd Główny w czynnościach redaktora „Lotu Polskiego". Następnie zaś definitywnie przestał być tym redaktorem.

Główna Rada Nadzorcza pragnie stwierdzić wreszcie, że niezależnie od uchybień i błędów biura Zarządu, wraz z wymienionym sekretarzem generalnym, — Zarząd Główny, jako całość, wykonał ogromną pracę dla rozwoju Ligi. Pozatem niektórzy jego członkowie użyli niemało wysiłków dla usunięcia wymienionych wyżej niedomagań.

Przyszłe Władze Naczelne Ligi znajdą teren przygotowany dla ostatecznego nadania sprawności biurom Zarządu Głównego przez dobór personelu biurowego według swego uznania, bowiem ustępujący Zarząd wymówił miejsca na 3 miesiące wszystkim funkcjonarjuszom, a b. dyrektor biura p. Garczyński już od pewnego czasu ustąpił.

Rada Nadzorcza uważa, że Walne Zgromadzenie nie może przejść do porządku nad błędami, jakie były, ale powinno także ocenić dużą bezinteresowną pracę, najlepszą wolę i ofiarność, z jaką szereg ludzi pracował w Zarządzie Głównym Ligi w trudnych warunkach, jakie zastał po chaotycznym okresie urzędowania pierwszego Zarządu, czego Rada Nadzorcza była świadkiem".

SPRAWOZDANIE KASOWE ZARZĄDU GŁÓWNEGO.

Z kolei odczytał sprawozdanie kasowe p. prof. Witoszyński. (Sprawozdanie to podajemy na innem miejscu).

Nastąpił protokół Głównej Komisji Rewizyjnej, który odczytał p. dyr. Gintowt.

PROTOKÓŁ KOMISJI REWIZYJNEJ.

Protokół zaznacza na wstępie, że przedstawione przez Zarząd Główny bilans i sprawozdanie finansowe za 1925 r. nie obejmują całokształtu działalności Ligi, wobec nie uwzględnienia w nich bilansów i sprawozdań z działalności poszczególnych Komitetów Woj. Z tego względu Gł. Komisja Rewizyjna postanowiła ograniczyć swe czynności do sprawdzenia działalności tylko Zarządu Głównego L. O. P. P. za 1925 r.

W dalszym ciągu protokół stwierdza, że księgowość tak rachunkowa, jak i kasowa już w założeniu swem wadliwie jest skonstruowana, co powoduje nieprzejrzystość prowadzonych ksiąg.

Po skrytykowaniu w kilku punktach pod względem organizacyjnym kasowości i księgowości Zarządu Głównego, protokół podkreśla, że Gł. Komisja Rewizyjna specjalnie zbadała stosunek Ligi do Banku dla Handlu i Przemysłu i konstatuje, że z sum, które były ulokowane w tym Banku, dotychczas wpłynęło około 170.000 zł., reszta zaś sumy, t. j. około 70.000 zł. jest zabezpieczona wekslami i daje widoki dalszej realizacji i możliwości uniknięcia strat.

Krytyce podległa również administracja Zarządu Głównego. Protokół podkreśla:

1) nieskoordynowanie działalności Zarządu Głównego w stosunku do podległych mu władz Ligi na prowincji, co powoduje w konsekwencji niejednolitość i rozbieżność w administrowaniu majątkiem Ligi i odbija się nader ujemnie na skutecznem osiąganiu tych zamierzeń, jakie L. O. P. P. stawia sobie za ostateczne zadanie;

2) wadliwe skonstruowanie tak pod względem organizacyjnym, jak i pod względem doboru personelu, aparatu administracyjnego Zarządu Głównego, t. j. biura Zarządu, a nadto zbyt kosztowne;

3) zbyt wysokie djety i koszta podróży wypłacane członkom Zarządu pp. Grzędzińskiemu i Barylskiemu, oraz funkcjonarjuszom biura; pobieranie przez ppłk. Grzędzińskiego wbrew § 23 statutu Ligi, za swe czynności wynagrodzenia z kasy Ligi bez odpowiedniej na to uchwały Zarządu;

4) brak oszczędności w wydatkach kancelaryjnych biura Zarządu.

Co się tyczy działalności gospodarczej, to Komisja Rewizyjna wytyka Zarządowi Głównemu:

1) przekroczenie w niektórych pozycjach uchwalonego przez Ogólne Zgromadzenie preliminarza budżetu Ligi na 1925 rok;

2) straty jakie Liga poniosła z tytułu niektórych wydawnictw;

3) wysokość niektórych honorarjów autorskich w „Locie Polskim";

4) wypłacenie Mieczysławowi Czerwińskiemu kwoty 500 zł. za jego pośrednictwo między Ligą a Min. Oświaty przy sprzedaży temuż Ministerstwu jednego tysiąca egzemplarzy wydawnictwa dla młodzieży p. n. „Maciek I Król powietrza";

5) niewydanie szeregu prac różnych autorów, już opłaconych;

6) zawieranie umów na wszelkiego rodzaju tranzakcje przez biuro Zarządu często bez odpowiednich uchwał Zarządu Głównego, a — co najważniejsze — bez stosowania powszechnie przyjętych zasad konkurencji;

7) wypłacenie firmie „Samolot" w Poznaniu tytułem awansu na Szkołę Pilotów 200.000 zł. zamiast przewidzianych w umowie 80.000 zł.

Reasumując powyższe, Główna Komisja Rewizyjna wyraża życzenie, aby wytknięte w powyższem sprawozdaniu braki zostały usunięte na przyszłość, oraz wnosi o przyjęcie przedstawionego sprawozdania z działalności Zarządu Głównego z warunkiem zwołania przez Zarząd Główny w ciągu 3 miesięcy ponownego Ogólnego Zgromadzenia L. O. P. P. i przedstawienia sprawozdania uzupełniającego, obejmującego działalność Zarządu Głównego i wszystkich Komitetów Wojewódzkich.

DEPESZE POWITALNE.

Przed przystąpieniem do dyskusji, na wniosek p. wojewody warszawskiego Sołtana, Zjazd wysyła depesze powitalne do P. Prezydenta Rzeczypospolitej, Prezesa Rady Ministrów i Ministra Spraw Wojskowych.

DYSKUSJA NAD SPRAWOZDANIEM.

Rozwinęła się obszerna dyskusja, która przeciągnęła się do późnego wieczora pierwszego dnia Zjazdu i wypełniła całkowicie posiedzenie przedpołudniowe drugiego dnia. Przemawiał długi szereg, delegatów wojewódzkich, z których niektórzy dość gwałtownie atakowali Zarząd Główny. Pp. delegatom wyczerpująco odpowiadali wszyscy obecni na sali przedstawiciele Zarządu Głównego oraz b. dyrektor biura Zarządu, pan Garczyński. Ta, miejscami b. gorąca, wymiana myśli, doprowadziła wreszcie do wyjaśnienia wielu zarzutów stawianych Zarządowi Głównemu — do stwierdzenia, według słów starosty dr. Potyki, że zarzuty te „sprowadzają się w rezultacie do jednego stwierdzenia: do stwierdzenia braku organizacji".

ABSOLUTORJUM.

W rezultacie przeszedł jednogłośnie (przy 2-ch delegatach wstrzymujących się od głosowania) następujący wniosek mec. Biłyka:

„Ogólne Zgromadzenie przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Zarządu Głównego i Głównej Rady Nadzorczej i udziela tym organom L. O. P. P. absolutorjum z działalności w roku 1925".

Jednocześnie uchwalono drugą część tegoż wniosku w brzmieniu następującem:

„Ogólne Zgromadzenie stwierdza, że wysiłkiem dotychczasowych władz L. O. P. P., Komitetów Wojewódzkich i Powiatowych oraz Kół miejscowych stworzono fundamentalne podstawy dalszego rozwoju L. O. P. P. i dokonano szeregu poważnych dzieł w dziedzinie rozwoju lotnictwa. Ogólne Zgromadzenie poleca przyszłemu Zarządowi usunięcie usterek wynikających z wad statutowych i organizacyjnych, a wytkniętych przez Komisję Rewizyjną.

PODZIĘKOWANIE DLA KOMISJI REWIZYJNEJ.

W dalszym ciągu uchwalono następujący wniosek p. Skrzyńskiego:

„Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. przyjmuje do wiadomości sprawozdanie i wyjaśnienia złożone przez Komisję Rewizyjną i wyraża jej podziękowanie za ofiarną i żmudną pracę, zaznaczając, że stanowisko krytyczne jednego z członków Zarządu Głównego*) do sprawozdania Komisji Rewizyjnej uważa za niewłaściwe i takowego nie podziela".

KOMISJA MATKA.

Przed przystąpieniem do 4 punktu porządku dziennego: program działalności i preliminarz budżetowy, wybrano Komisję Matkę dla ustalenia listy kandydatów i przedstawienia jej Ogólnemu Zgromadzeniu w składzie następującym: pp. Wiktor (Stanisławów), Piwocki (Lwów), Stadnicki (Zagłębie), Dobrzycki (Poznań), Skrzyński (Wołyń), Beczkowicz i Falkiewicz (Warszawa).

PROGRAM DZIAŁALNOŚCI I PRELIMINARZ BUDŻETOWY.

Referentem z ramienia Zarządu Głównego był p. prof. Witoszyński.

Preliminarz budżetowy na rok 1926/27 przedstawia się cyfrowo, jak następuje:

Wpływy:

Komitet Stołeczny w Warszawie	150.000.—
6 Komitetów Wojewódzkich	600.000.—
10 „ „	550.000.—
Dyrekcje Kol. Radomska i Gdańska	100.000.—
Pozostałości z roku ubiegłego	100.000.—
Ogółem	1.500.000.—

Wydatki:

1) **Instytut Aerodynamiczny:** wykończenie, dalsze zaopatrzenie oraz dotacje i zapomogi dla osób zgłaszających się do pracy w Instytucie	200.000.—
2) **10 Stypendjów** dla młodych inżynierów na wyjazd zagranicę na praktykę lub studja lotnicze po 1000 fr. miesięcznie	40.000.—
3) **Wydawnictwa** naukowe, podręczniki, konkursy, nagrody	30.000.—
4) **Popieranie twórczości technicznej** w dziedzinie lotnictwa	100.000.—

*) sen. Januszewskiego.

5) **Szkoły:**

Szkoła pilotów w Warszawie na 20 pilotów	120.000.—	
Szkoła pilotów w Poznaniu na 20 pilotów	130.000.—	
Szkoła Mechaników w Bydgoszczy	120.000.—	
Przypuszczalne zwiększenie kosztów szkolenia	50.000.—	
Inne wydatki na szkoły do uskutecznienia w porozumieniu z Min. W. R. i O. P.	40.000.—	460.000.—

6) **Propaganda:**

Kursy Modelarstwa	10.000.—	
Odczyty, objazdy, druki, radjo tydzień lotniczy	100.000.—	
Lot Polski	15.000.—	
Wydział Techniczny	60.000.—	185.000.—

7) **Organizacja lotnisk**	350.000.—
8) **Zapoczątkowanie laboratorjum silnikowego**	50.000.—
9) **Biuro i nieprzewidziane**	85.000.—
Ogółem	1.500.000.—

Powyższy prelim narz uzasadnia referent, jak następuje:

Niniejszy projekt budżetu nie dotyczy L. O. P. P., jako całości, lecz tylko Zarządu Głównego, t. j. sum stanowiących 60-cio procentowe wpłaty poszczególnych Komitetów Wojewódzkich. Zdaniem dotychczasowego Zarządu wskazanem jest dążenie do tego, aby w bliskiej przyszłości można było mówić o budżecie całej L. O. P. P., co będzie możliwem w chwili ścisłego i łącznego współdziałania wszystkich organów L. O. P. P. z Zarządem Głównym, tak w tem co dotyczy wpłacanych do Zarządu Głównego 60%, jako też i pozostałych 40% funduszów poszczególnych Komitetów.

W chwili obecnej trudno jest ustalić ściśle wysokość sum, jakie wpłyną od poszczególnych Komitetów Wojewódzkich, to też wpływy i wydatki ustalone zostały w sposób z gruba przybliżony.

Chodzi mianowicie o ustalenie proporcjonalności poszczególnych pozycyj do całości budżetu, nie zaś o pozycje zupełnie ścisłe.

Przy ustalaniu wpływów uważamy, iż z 16-tu Komitetów Wojewódzkich 6 wpłaci do Zarządu Głównego przeciętnie po 100.000.— zaś 11 po 50.000.—. Pozostałe pozycje nie wymagają wyjaśnień. Budżet wpływów przewidujemy niekorzystny. Jest prawdopodobnem, że w rzeczywistości będzie on wyższym.

Budżet wydatków podzielony został na 8 działów, mianowicie:

1) Instytut Aerodynamiczny.
2) Stypendja dla inżynierów na wyjazd zagranicę.
3) Wydawnictwa naukowe, konkursy, nagrody.
4) Popieranie twórczości technicznej w dziedzinie lotnictwa.
5) Szkoły.
6) Propaganda.
7) Organizacja lotnisk.
8) Biuro i nieprzewidziane.

1) Instytut Aerodynamiczny.

Założenie Instytutu Aerodynamicznego stanowiło jedno z najważniejszych zadań L. O. P. P. w roku 1925/26. Budowa zostanie wykończona w ciągu lata r. b., jednakże zadanie L. O. P. P. nie jest jeszcze spełnione. Należy Instytutowi dostarczyć środków, tak, aby mógł on być w dostatecznej mierze wyeksploatowany na korzyść nauki polskiej i lotnictwa polskiego. Po ukończeniu budowy Instytut Aerodynamiczny oprócz budynku i urządzeń zasadniczych, t. j. tuneli wiatrowych nie będzie posiadał nic więcej. Prowadzenie prac badawczych w pierwszym okresie działalności Instytutu Aerodynamicznego będzie wymagało dotacji większej od normalnej. W zwykłych warunkach dotacja taka byłaby nadana przez Państwo. W naszych warunkach obowiązek ten spadnie na L. O. P. P.

Dalej znajdzie się niewątpliwie szereg ludzi powołanych do pracy w Instytucie Aerodynamicznym, i mających do tego kompetencje. Już dziś napływają odpowiednie zgłoszenia. Na wykończenie Instytutu Aerodynamicznego, na normalną dotację w ciągu roku 1926/27, związaną z utrzymaniem niezbędnego personelu, pokrycie wydatków gospodarczych oraz wydatków na prace badawcze i potrzebne do nich nowe urządzenia, jako też na zapomogi dla osób zgłaszających się do pracy w Instytucie Aerodynamicznym przewidziana jest suma zł. 200 tysięcy.

Suma ta nie starczy na zaspokojenie wymienionych potrzeb w dostatecznej mierze, nie może ona jednak być zwiększoną ze względu na szczupłość budżetu Zarządu Głównego L. O. P. P. Właściwem będzie wyrazić tu życzenie, aby poszczególne Komitety Wojewódzkie przeznaczyły na ten cel część swoich funduszów w ramach 40% budżetu, tak jak to uczynił Warsz. Komitet Stołeczny, który w roku 1925 wszystkie swoje dochody przeznaczył na budowę Instytutu Aerodynamicznego. Oprócz tego znaczną sumę przeznaczył na ten cel Warsz. Komitet Wojewódzki.

2) Stypendja na wyjazd zagranicę.

Uważamy w dalszym ciągu za konieczne korzystanie z technicznego i naukowego dorobku zachodu. w dziedzinie lotnictwa. Dotychczas istnieje 5 stypendjów dla młodych inżynierów, którzy ukończyli studja w kraju, dla doskonalenia się w technice lotniczej, t. j. w budowie samolotów lub silników lotniczych, albo też dla pracy naukowej. Od stypendystów wymagane jest zobowiązanie, że po powrocie będą pracował w lotnictwie polskiem. Istniejąca liczba stypendjów jest zamałą, bo wciąż zgłaszają się kandydaci, mający wystarczające kwalifikacje. Proponujemy podnieść liczbę stypendjów do 10-ciu. Wysokość 1000 fr. fr. miesięcznie, ogólna suma w ciągu roku wyniesie 40.000 zł.

3) Wydawnictwa naukowe, konkursy, nagrody.

Prawie zupełny brak podręczników z dziedziny techniki lotniczej dostatecznie uzasadnia wstawienie do budżetu sumy 30.000 zł., która ma być na ten cel użyta, czy to drogą ogłoszenia konkursów, czy też przez wydawanie tłómaczeń dobrych podręczników obcych. Równocześnie z sumy tej przewidziane jest wydawanie nagród za inne prace z dziedziny techniki lotniczej, oraz pokrywanie kosztów odnośnych konkursów.

4) Popieranie twórczości z dziedziny lotnictwa.

Pozycja taka dotychczas w programie L. O. P. P. nie figurowała, wymaga przeto bliższego wyjaśnienia. L. O. P. P. jako powołana z natury rzeczy do tworzenia lotnictwa polskiego w usiłowaniach swych powinna się wzorować na przykładach tych krajów, które już posiadają lotnictwo własne. Dobitnym przykładem takim jest Czechosłowacja, która jeszcze wczoraj lotnictwa własnego nie miała, dziś już je posiada.

Aby je stworzyć budowano samolot za samolotem osiągano typy coraz doskonalsze i doskonale dostosowane do warunków i materjałów miejscowych. Dziś Czesi latają na doskonałych czeskich samolotach i idą wciąż naprzód z postępem.

My zaś posiadamy potężną L. O. P. P., ale nie mamy własnego lotnictwa. Mamy coprawda dość dużo różnych zagranicznych samolotów, nawet wiele w kraju według wzorów obcych zbudowanych, ale one nie mogą stanowić podstawy lotnictwa polskiego, bo są naogół źle dostosowane do naszych

materjałów i naszych warunków, przez to trudne do produkowania w kraju.

Należy tu podkreślić, że propagowane przez niektóre organy L. O. P. P. dorywcze kupowanie samolotów, Zarząd Główny L. O. P. P. w zupełnem porozumieniu z Departamentem IV M. S. Wojsk. uznaje za szkodliwe marnowanie środków. Popieranie twórczości Zarząd Główny pojmuje w taki sposób, że suma 100.000 zł. przewidziana w budżecie będzie zużyta na pokrycie kosztów związanych z opracowaniem nowych typów samolotów. Wydatkowanie będzie uskuteczniane w ścisłem porozumieniu z Departamentem IV M. S. Wojsk. Tym sposobem zbudowane nowe typy samolotów polskich służyć będą dla prawdziwie skutecznej propagandy L. O. P. P.

5) Szkoły.

Ta pozycja budżetu ustaloną została w ścisłem porozumieniu z Dep. IV M. S. Wojsk. oraz Min. Kolei i Min. W. R. i O. P. Na tej podstawie proponujemy po pierwsze dokończenie kursu szkoły pilotów w Warszawie kosztem 120.000 zł. Szkoła ta została zapoczątkowana przez Towarzystwo Lotnicze w roku 1925. Jednakże Towarzystwo pomimo pomocy okazanej mu przez L. O. P. P. oraz przez Deprt. IV M. S. Wojsk. nie doprowadziło do końca pierwszego kompletu uczniów, którym tym sposobem wyrządzoną została krzywda. Aby tę krzywdę wyrównać i aby uniknąć możliwego w tych warunkach zniechęcenia grupy młodzieży do pracy w dziedzinie lotnictwa, szkolenie tego pierwszego kompletu będzie doprowadzone do końca kosztem L. O. P. P. w porozumieniu z lotnictwem wojskowem. Dalsze prowadzenie tej szkoły po ukończeniu szkolenia pierwszego kompletu na razie nie jest zamierzone. Liczba uczniów ma wynosić 20 osób. Wypuszczeni piloci będą mieli kwalifikacje pilotów pomocniczych.

Po drugie przewidywane jest dalsze prowadzenie szkoły pilotów przy fabryce „Samolot" w Poznaniu. Liczba uczniów pilotów kształconych w tej szkole w ciągu roku 1926/27 ustalona w ścisłem porozumieniu z Depart. IV M. S. Wojsk. ma wynosić 20 osób.

Koszt tego szkolenia, jeżeli liczyć podług norm dotychczasowych, wyniesie 130.000 zł.

Po trzecie zamierzone jest, również w porozumieniu z przedstawicielami zaintersowanych Ministerstw, dalsze prowadzenie Szkoły Mechaników w Bydgoszczy. Odpowiednie koszta wynoszą 120.000 zł. Oprócz tego w pozycji szkół figuruje suma 50.000 zł. przewidziana na wypadek zwiększenia kosztów szkolenia pilotów, jak również suma 40.000 zł. na wydatki związane ze szkolnictwem, które będą uskutecznione w porozumieniu z Minist. W. R. i O. P.

8) Propaganda.

Pozycja 10.000 zł. dotycząca modelarstwa nie wymaga uzasadnienia, gdyż nauka modelarstwa, jako środek propagandy, znalazła ogólne uznanie.

Wydawanie „Lotu Polskiego", jako organu L. O. P. P., jest koniecznością, przeto przeznaczona na ten cel suma 15.000 zł. musi figurować w budżecie.

Ogólna działalność propagandowa powinna ulec wzmożeniu, to też suma 100.000 zł. przewidziana na odczyty, druki, objazdy, radjo, Tydzień Lotniczy, nie pokryje zdaje się rzeczywistych potrzeb. Ograniczamy się wobec szczupłości budżetu do tej sumy, w przekonaniu, iż poszczególne Komitety brać będą nadal czynny udział w prowadzeniu propagandy oraz pokryją część związanych z nią kosztów w ramach swych 40%.

Dalej figuruje w dziale propagandy suma 60.000 zł. na pokrycie kosztów związanych z utrzymaniem wydziału technicznego, t. j. samolotów, używanych do celów propagandowych, własnego hangaru, pilotów, techników i t. p. Nie ulega wątpliwości, że Zarząd Gł. L. O. P. P. powinien w razie potrzeby mieć do dyspozycji samolot dla odbywania lotów propagandowych. Dotychczas prowadzony był własny wydział techniczny. Czy go nadal utrzymać należy, czy też zredukować do granic możliwie małych, natomiast odbywać loty propagandowe przy pomocy lotnictwa wojskowego, jest to pytanie, które rozwiąże nowy Zarząd Główny. Ten czy inny sposób załatwienia tej sprawy pociągnie za sobą pewne koszta, na pokrycie których przewidziana jest właśnie suma 60.000 zł.

7) Organizacja lotnisk.

Według zgodnego orzeczenia M. S. Wojsk. oraz Min. Kolei, jak również według opinji dotychczasowego Zarz. Gł. L. O. P. P. punkt ten uważać należy za jeden z najważniejszych w działalności L. O. P. P. w najbliższym okresie. Dlatego na ten cel przewidziana jest suma zł. 350.000, największa, jaka może się zmieścić w przewidywanym budżecie Z. Gł. na r. 1926/27.

Projekt zorganizowania pracy w tym kierunku stanowi zagadnienie bardzo trudne, zbyt trudne, by je można było rozwiązać odręcznie w tak licznem zgromadzeniu. Opracowanie ścisłego programu musi być uskutecznione w ścisłem porozumieniu Z. Gł. L. O. P. P., zainteresowanych Komitetów oraz M. S. Wojsk. i Min. Kolei. Potrzeby w tym kierunku są tak wielkie, że najpilniejsze i najbardziej niecierpiące zwłoki można będzie uwzględnić w najbliższym okresie.

8) Zapoczątkowanie laboratorjum silnikowego.

Suma preliminowana 50.000 zł.

Laboratorjum to jest powołane do odgrywania mniej więcej tej samej roli w dziale silników, co Instytut Aerodynamiczny w dziale samolotów. Że laboratorjum to jest potrzebne, nie ulega wątpliwości. Należy tylko podkreślić, że jest ono więcej związane z przemysłem, niż Instytut Aerodynamiczny, który może pracować samodzielnie nawet i w tym wypadku, gdyby nie było przemysłu i nie jest potrzebny dla samego przemysłu. Tymczasem laboratorjum silnikowe potrzebne jest głównie dla przemysłu.

Dep. IV M. S. Wojsk. spowodował umieszczenie tej pozycji i sam nawet zaczął prace w tym kierunku. Laboratorjum silnikowe da możność powołanym czynnikom pracowania w zakresie techniki ścisłej silników lotniczych.

9) Biuro.

Dotychczasowy Z. Gł. L. O. P. P. zapewnił nowemu Z. Gł. możność całkowitej reorganizacji biura, gdyż wszyscy pracownicy otrzymali trzymiesięczne wymówienie w dn. 30/VI t. j. zostali zwolnieni od dn. 1/X r. b. Być może, iż wskazane są oszczędności w tym kierunku, nie mogą jednak iść zbyt daleko ze względu na konieczność wzmożonej działalności L. O. P. P. w okresie najbliższym. Z tego względu, na pensje pracowników, wydatki biurowe oraz wydatki nieprzewidziane w budżecie Z. Gł. przewidujemy sumę 85.000 zł.

WNIOSKI KOMISJI.

W dyskusji nad referatem prof. Witoszyńskiego delegat ze Lwowa, p. Tiger w imieniu Komisji do opracowania wniosków, podkreśliwszy trudne położenie Komisji, która otrzymała jedynie preliminarz budżetowy, nie zaś program działalności, stwierdził, że Komisja przyjmuje preliminowane wpływy w wysokości 1.500.000 zł.

Wydatki na Instytut Aerodynamiczny Komisja jednogłośnie przyznała, uważając, że Instytut ten kierowany przez prof. Witoszyńskiego jest wielką zdobyczą narodową.

Odnośnie do pozycji 10 stypendjów dla młodych inżynierów w wysokości 40.000 zł. Komisja proponuje skreślenie tej sumy i przeniesienie prawa udzielania stypendjów z Zarządu Głównego na Komitety Wojewódzkie.

Wydawnictwa naukowe, podręczniki, konkursy, nagrody= 30.000 zł. Komisja przyjęła w całości. Ponieważ będzie to cały szereg pozycyj związanych z potrzebą wydawania pewnych opinij w sprawach ściśle fachowych lotniczych, Komisja stawia rezolucję, aby Zarząd utworzył specjalną sekcję opinjodawczą pod przewodnictwem członka Zarządu dla łączności z Zarządem i ta sekcja będzie się zajmowała wszelkiemi sprawami lotniczemi fachowemi. Komisja wyobraża sobie, że będzie ona również oceniać wydawnictwa i wydawać opinję o pewnych wydawnictwach oraz że utworzy jednolity program wyszkolenia. Ostateczna decyzja przysługiwać będzie oczywiście Zarządowi Głównemu.

Co do pozycji 4: popieranie twórczości technicznej w dziedzinie lotnictwa, to Komisja skreśliła ją, proponując wzamian.

a) popieranie twórczości technicznej w dziedzinie lotnictwa w drodze konkursów o określonych celach, preliminując na to 10.000 zł.;

b) na pielęgnowanie rozwoju lotów szybowych — 12.000 zł., czyli razem z pozycji 100.000 zł. Komisja proponuje 22.000 zł., motywując to zdaniem ekspertów.

W sprawie szkół z opozycją Komisji, wytłómaczoną dotychczasowem stanowiskiem Tow. Lotniczego wobec Ligi, spotkała się suma 120.000 zł., preliminowana na szkołę tego Towarzystwa w Warszawie. Komisja proponuje, aby sumę tę przeznaczyć na 20 pilotów i połączyć z następną pozycją 130 tys. zł., czyli zużyć razem 250.000 zł. na szkołę poznańską.

W sprawie pozycji 120.000 zł. na szkołę mechaników w Bydgoszczy, Komisja wobec tego, że w całym szeregu Komitetów Woj. powstały samorzutnie szkoły i kursy, których programy są układane przez poszczególne Komitety, — uważa za właściwe i stosowne, ażeby te programy były jednolite i występuje z wnioskiem, aby Zarząd wybrał Komisję Oświatową, któraby się zajęła sprawami szkolnemi, wypracowałaby program szkół z internatami, szkół pomocniczych, kursów przy szkołach państwowych, oraz pewien jednolity program wyszkolenia. Dalej Komisja uznała, że ważną jest rzeczą, aby absolwentom tych Kursów dać możność jaknajszybszego uzyskania czy to praktyki, czy zarobkowania, przeważnie w warsztatach wojskowych. Dlatego Komisja przychodzi z wnioskiem, aby zwrócić się do M. S. Wojsk., aby P. K. U. przyjmowały na etat wojskowy absolwentów kursu mechaników lotniczych, oraz aby tych absolwentów przyjmowano do wojska jako ochotników.

Następną pozycję 50.000 zł. — przypuszczalne zwiększenie kosztów wyszkolenia, Komisja zaakceptowała łącznie z powyższemi 250.000 zł.

W sprawie pozycji 40.000 zł. „inne wydatki na szkoły do uskutecznienia w porozumieniu z Min. W. R. i O. P.", — Komisja zwraca się do referenta z prośbą o wyjaśnienie tej pozycji.

Co do pozycji 10.000 zł. na propagandę, to, jeżeli chodzi w tym wypadku o kursa modelarskie, Komisja pozycję tę przyjmuje i prosi Zarząd, żeby wydatkował ją na stworzenie składnicy materjałów, służących do modelarstwa. Co do odczytów i t. d., to Komisja także prosi pana profesora o wyjaśnienie, a w szczególności prosi o wydzielenie „Tygodnia Lotniczego", wychodząc z założenia, że „Tydzień" jest dziedziną rozchodową, więc ta pozycja rozchodowa będzie musiała znaleźć swój odpowiednik w dochodach.

Pewne wątpliwości Komisji wzbudziła następna pozycja „Lotu Polskiego". Wątpliwości te skrystalizowały się w następującem pytaniu: czy Zarząd traktuje „Lot Polski" jako pismo fachowe czy propagandowe? I w tym wypadku prosi Komisja o wyjaśnienie.

Odnośnie do pozycji „wydział techniczny" = 60.000 zł., Komisja proponuje skreślić 60.000, natomiast wstawić tu kwotę 15.000 i zaproponować likwidację lotniska Zarządu Głównego.

Co do punktu 7 „organizacja lotnisk" Komisja prosi także o bliższe wyjaśnienie.

W sprawie punktu 9 „biuro i nieprzewidziane" Komisja przyjmuje kwotę 85.000 z następującą rezolucją, a raczej życzeniem:

„Ponieważ organizacja nasza szwankuje z powodu braku norm, z powodu braku pewnych szematów, tak zasadniczych, jak też administracyjnych, Komisja prosi i żąda, żeby Zarząd do dwóch miesięcy opracował przedewszystkiem regulamin Zarządu Głównego, regulaminy Komitetów Wojewódzkich, Powiatowych i Kół miejscowych; dalej — przygotował druki kasowe oraz instrukcje kasowe, któreby określały w jaki sposób prowadzić należy kasowość od góry do dołu.

Niezależnie od powyższego referatu Komisji szereg delegatów sprecyzował swoje dezyderaty odnośnie do poszczególnych pozycyj budżetu.

Po jednogłośnem przyjęciu wniosku p. sędziego Falkiewicza o przerwanie dyskusji i przystąpienie do wyboru władz L. O. P. P., przystąpiono do wyborów.

NOWE WŁADZE L. O. P. P.

Wybrani zostali:

a) do Zarządu Głównego:

1. Mecenas Alfred Biłyk, prezes Komitetu Woj. w Łodzi.
2. Franciszek Falkiewicz, sędzia Sądu Najwyższego.
3. Gen. dr. Witold Horodyński, szef lotnictwa sanitarnego.
4. Zenon Martynowicz, dr. chemji.
5. Inż.-lotnik Gustaw Mokrzycki.
6. Prof. Antoni Ponikowski, b. premjer.
7. Ppłk. Z. Zych Płodowski, zastępca szefa Dep. IV M. S. Wojsk.
8. Zygmunt Słomiński, nacz. inż. m. st. Warszawy.
9. Dr. Karol Vacqueret.
10. Pułk. Aleks. Wańkowicz, b. szef Dep. IV M. S. Wojsk.
11. Prof. Czesław Witoszyński, dyr. Instytutu Aerodynam.
12. Mjr.-obserw. Stefan Sznuk, referent Dep. IV M. S. Wojsk.

Zastępcy:

1. Mjr. Makowski, IV Dep. M. S. Wojsk.
2. Inż. Marjan Ponikiewski.
3. Starosta dr. Potyka (Śląsk).
4. Mjr.-inż. Filipowicz, IV Dep. M. S. Wojsk.
5. Inż. Rudziński.
6. Starosta Serednicki (Kielce).

b) do Głównej Rady Nadzorczej:

1. Inż. Stanisław Rybicki, prezes Dyrekcji Kolejowej, prezes Komitetu Woj. L. O. P. P. we Lwowie.
2. Cyryl Ratajski, prezydent miasta Poznania.
3. Ppłk. lotnik Wolszlegier, Toruń.
4. Zygmunt Skrzyński, nacz. Wydz. Samorządowego i v. prezes Komitetu Woj. w Łucku.
5. Stanisław Łaguna, v. prezes Komitetu Woj. w Wilnie.
6. Dr. Butkiewicz, prezes Komitetu Okr. Zagłębia Dąbr w Sosnowcu.
7. Inż. Kryński, nacz. Wydz. Przemysłowego w Lublinie.
8. Piotr Król, v. prezes Komitetu Woj. w Krakowie.
9. Inż. Witold Czapski, dyrektor Departamentu Min. Kolei.
10. Prof. Łukasiewicz, nacz. Wydziału Min. W. R. i O. P.
11. Marjan Kiniorski, senator.
12. Czesław Mączyński, poseł.
13. Stanisław Śliwiński, b. minister.
14. Płk. lotnik de Beaurin, inż. kierownik Centr. Badań Lotniczych.
15. Władysław Sołtan, wojewoda warszawski.
16. Jan Zagleniczny, prezes Tow. Obrony Przeciwgazowej.
17. Gen. Sławoj-Składkowski, Komisarz Rządu.

18. Zygmunt Beczkowicz, zastępca Komisarza Rządu m. st. Warszawy.
19. Czesław Brzeziński, v. prezes Rady Miejskiej.
20. Władysław Seyda, I-szy prezes Sądu Najwyższego.
21. Leon Supiński, prezes Sądu Apelacyjnego.
22. Stanisław Car, szef kancelarji cywilnej Prezydenta Rzeczypospolitej.
23. Karol Taylor, profesor Politechniki Warszawskiej.
24. Red. Zdzisław Dębicki, prezes Syndykatu Dziennikarzy.

c) do Głównej Komisji Rewizyjnej.

1. Konrad Czerwiński, b. prezes Związku Buchalterów.
2. Antoni Gepner, v. dyrektor Banku Handlowego.
3. Antoni Gintowt, dyrektor Banku Ziem Zjednoczonych.
4. Franciszek Godlewski, naczelnik Wydz. Wojew. Warsz.
5. Prof. Ignacy Radziszewski, b. rektor Politechniki.

Zastępcy:

1. Antoni Pawlikowski, dyrektor banku.
2. Józef Przybyszewski, naczelnik Wydz. Wojew. Warsz.
3. Wajchert, b. v. prezes Najwyższej Izby Kontroli Państwa.

POWITANIE SZEFA LOTNICTWA WOJSKOWEGO.

W międzyczasie zjawił się na sali szef Dep. IV M. S. Wojskowych, pułk. L. Rayski. P. przewodniczący wita wśród oklasków Zgromadzenia p. pułkownika i prosi go o wzięcie udziału w pracach Komisji Matki.

ZMIANY STATUTU.

Z kolei przystąpiono do wysłuchania przemówienia p. sędziego Falkiewicza, dotyczącego zmian statutu. (Obszerny referat p. Falkiewicza został przez Zarząd Główny przed Ogólnem Zgromadzeniem rozesłany wszystkim Komitetom Wojewódzkim).

Referent ujął swój projekt w 5 tez zasadniczych:

1) wprowadzenie instancyjności. Większa swoboda działalności oddziałów wojewódzkich, a jednocześnie zależność od instancji wyższej, do tego stopnia, że projekt pozostawia instancji wyższej prawo usuwania członków, albo nawet całego Zarządu niższego, jeżeli okaże nieposłuszeństwo, albo działa na szkodę. Wtedy Zarząd lub jego członek ma prawo odwołać się do Ogólnego Zgromadzenia.

2) Każda organizacja niższa musi organizacji wyższej przesłać pewien procent ze składek członkowskich.

3) Zmiana ordynacji wyborczej. Niedopuszczalne jest, żeby Koło, które ma 10 członków, miało 1 delegata i Koło, które ma 100 członków, również 1 delegata. Projekt wprowadza proporcjonalną ilość członków.

4) Skasowanie Rad Nadzorczych. Komitety Woj. i Pow. składają się z wybieralnych członków i wirylistów, to znaczy wchodzą 3 prezesi najliczniejszych Kół lub Komitetów miejscowych, z urzędu. Referent uważa, że łączność Komitetów Woj. czy Pow. z miejscowemi organizacjami jest bezwzględnie potrzebna.

5) Wprowadzenie Rady Głównej, która ma się składać z 18 wybieralnych członków, prezesów Komitetów Woj. i przedstawicieli Min. Oświaty, Min. Kolei i M. S. Wojsk. Rada Główna wybiera z pośród siebie Wydział Wykonawczy, składający się z 7 osób, który wykonywa uchwały i ma nadzór nad całą działalnością. Członkom Zarządu nie wolno absolutnie pod żadnym pozorem pobierać jakiegokolwiek wynagrodzenia pieniężnego od L. O. P. P.

Po krótkiej dyskusji został uchwalony następujący wniosek mec. Biłyka:

„Ogólne Zgromadzenie poleca Zarządowi opracowanie projektu nowego statutu, na podstawie zasad opracowanych przez sędziego Falkiewicza i zmian proponowanych przez poszczególne Komitety Woj., i przedstawienie projektu do uchwalenia Nadzwyczajnemu Walnemu Zgromadzeniu, zwołanemu w ciągu 4-ch miesięcy".

WNIOSKI KOMITETÓW WOJEWÓDZKICH.

Z kolei przystąpiono do rozpatrywania zgłoszonych przez Komitety Woj. wniosków, referowanych z ramienia Zarządu Głównego przez mjr. Pietraszka.

Przyjęto wniosek o rozpatrzenie przedewszystkiem wniosków w sprawie połączenia Ligi z Tow. Obrony Przeciwgazowej. Po odczytaniu przez referenta odnośnych wniosków, dr. Martynowicz w imieniu Tow. Obrony Przeciwgazowej komunikuje, że na posiedzeniu Zarządu Gł. tego Towarzystwa w dn. 13 czerwca r. b. zapadła następująca uchwała: „Zaleca się Zarządowi Głównemu Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej podjęcie starań o połączenie Tow. Obr. Przeciwgaz. z L. O. P. P." (oklaski).

Po krótkiej dyskusji, wobec stwierdzonego braku quorum, sprawę tę przekazano najbliższemu Walnemu Zgromadzeniu L. O. P. P.

Następnie, w myśl wniosku gen. Łuczyńskiego, przerwano dyskusję nad wnioskami i przekazano je nowemu Zarządowi Głównemu.

POMOC KOMITETOWI BUDOWY POMNIKA POLEGŁYCH LOTNIKÓW.

P. sędzia Falkiewicz zgłasza następujący wniosek:

„Wobec trudności finansowych, w jakich znalazł się Komitet Budowy pomnika poległych lotników i groźby, że daleko już posunięte prace Komitetu Budowy będą wstrzymane z powodu braku funduszów, delegaci Komitetu Stołecznego miasta Warszawy zgłaszają wniosek, by wszystkie Komitety Wojewódzkie udzieliły subsydjum Komitetowi Budowy".

Po krótkiej dyskusji przyjęto dezyderat, wyrażający życzenie, żeby Komitety Woj. w miarę możności przyczyniły się do budowy pomnika poległych lotników.

BROSZURA LEWICKIEGO.*)

Jednogłośnie przyjęto następujący wniosek, zgłoszony przez prezesa Komitetu Woj. w Łodzi p. mec. Biłyka:

„Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. piętnuje aspołeczne i karygodne wystąpienie p. Sykstusa Leona Lewickiego w broszurze „Skandal w L. O. P. P. — Grabarze wielkiej idei", stwierdzając, że zarzuty w broszurze tej podniesione są demagogicznem i na wzburzenie opinji publicznej obliczonem zebraniem szczegółów i usterek, wyolbrzymionych świadomie i celowo, mimo, iż nad działalnością Zarządu L. O. P. P. czuwają powołane do tego organy, w szczególności zaś Komisja Rewizyjna".

WNIOSKI PRZEKAZANE NOWEMU ZARZĄDOWI.

Łącznie z wnioskami Komisji budżetowej przekazano nowemu Zarządowi następujące wnioski delegatów wojewódzkich.

1) Wniosek p. Rudzińskiego (Warszawa):

„Walne Zgromadzenie poleca nowo wybranemu Zarządowi:

a) określić etat biura;

b) unormować pensje funkcjonarjuszów Zarządu Głównego tak, by nie były wyższe niż analogiczne kategorje urzędników instytucyj samorządowych, z wyjątkiem pensji dyrektora

*) P. Lewicki został w pierwszym dniu Zjazdu na skutek kategorycznego protestu delegata poznańskiego, mjr. Romeyki i na jednogłośne żądanie delegatów wojewódzkich zmuszony do opuszczenia sali obrad, na której znalazł się bezprawnie.

biura, którego warunki materjalne i kompetencje winna określić specjalna obopólna umowa".

2) Wnioski p. Skrzyńskiego (Łuck):

a) „Przy Zarządzie należy zorganizować rady fachowe dla spraw: 1) porad fachowych, 2) wydawnictw i konkursów, 3) rozwoju przemysłu lotniczego i t. d., co ułatwiłoby prace Zarządu".

b) „Przy należytej organizacji pracy Zarządu Głównego, organu „Lot Polski" i opracowaniu programu pracy Komitetów Woj., biuro winno być zreorganizowane i składać się z 1 sekretarza z pensją 400 zł. miesięcznie, 1 buchaltera-rachmistrza — 400 zł. mies., 1 kasjera — 300 zł. mies., 1 maszynistki-dziennikarki — 250 zł. Oprócz tego biuro winno mieć 2 wykwalifikowanych instruktorów dla pomocy Komitetom Woj. Każdy instruktor 400 zł. mies., djety oddzielnie.

c) „Lot Polski" należy zreorganizować jako organ L. O. P. P., zawierający dział fachowy, dział sprawozdawczy z działalności centrali i całej organizacji L. O. P. P., dział informacyjno-dyskusyjny. Wydawnictwo winno być mniej luksusowe, na wzór np. dzienników urzędowych ministerjalnych".

SPRAWA UDZIELENIA KOLEJOWEMU KOMITETOWI DYREKCYJNEMU PRAW KOMITETU WOJ.

Sprawę tę, omawianą już i nie załatwioną ostatecznie na poprzedniem Ogólnem Zgromadzeniu, referował wice-prezes warszawskiego Komitetu Dyrekcyjnego, p. Zienkiewicz. Przedstawiwszy wyczerpująco motywy, dla których kolejarze żądają wyodrębnienia ich w samodzielną organizację L. O. P. P. na prawach Komitetu Wojewódzkiego, podkreśliwszy osobliwy stan rzeczy, że tak zasłużona dla Ligi organizacja kolejarzy nie jest wcale reprezentowana na obecnym Zjeździe, mówca prosi Ogólne Zgromadzenie o uchwalenie następującej dyrektywy dla uwzględnienia jej przy zmianach statutu:

„Dyrekcje kolejowe czy organizacje, które pracują na wydzielonym terytorjum i gdzie liczba członków jest niemniejsza niż 10.000, mają prawa Komitetów Woj.".

Prócz tego mówca prosi, aby na okres przejściowy były zastosowane pewne środki, mianowicie, żeby Zgromadzenie postanowiło:

1) Komitet Dyrekcyjny deleguje do Komitetu Stołecznego, powiedzmy 3 członków (praktycznie mniej);

2) na przyszłem Ogólnem Zgromadzeniu kolejarze reprezentowani będą przez własnego delegata.

Po przeprowadzonej dyskusji, w której p. Ossowski, delegat z Wołynia, poparł wywody przedmówcy, natomiast pp. Potyka, Beczkowicz i in. wypowiedzieli się przeciw wyodrębnieniu Komitetów kolejowych w Komitety Wojewódzkie, uchwalono ośmioma głosami przeciw siedmiu w formie dyrektywy wniosek zgłoszony przez p. Ossowskiego:

„Ogólne Zgromadzenie wzywa Zarząd Główny, by przy opracowaniu statutu:

1) uwzględniono prawo dla Zarządów Wojewódzkich przesuwania zbyt wielkich Kół na Komitety Powiatowe;

2) dla Zarządu Głównego prawo przesuwania Komitetów Powiatowych na Komitety Wojewódzkie".

Również uchwalono w formie dezyderatu wniosek p. Rudzińskiego:

1) żeby do Komitetu Stołecznego było wydelegowanych 3 członków Komitetu Dyrekcyjnego Kolejowego;

2) żeby na Walne Zgromadzenie był wydelegowany z Komitetu Stołecznego jeden delegat kolejarzy.

ZAKOŃCZENIE ZJAZDU.

Zabiera głos delegat z Krakowa p. dr. Wojakowski, który stwierdza, że atmosfera, która panowała początkowo na sali obrad, wywołana była tem, że Zarząd Główny nie rozesłał we właściwym czasie swojego sprawozdania Komitetom Woj., wskutek czego wśród delegatów była dezorjentacja. Gdyby delegaci byli na czas otrzymali sprawozdanie i usłyszeli na początku zebrania te wyjaśnienia, które usłyszeli pod koniec, poziom dyskusji byłby niewątpliwie wyższy i atmosfera od samego początku byłaby tak czysta i jasna, jak jest w tej chwili. Jest to nauka dla przyszłego Zarządu, która wyjdzie tylko na dobro naszej organizacji. Mówca sądzi, że będzie wyrazicielem wszystkich delegatów, jeżeli złoży serdeczne podziękowanie p. przewodniczącemu za energiczne, objektywne i bardzo taktowne prowadzenie obrad. (Oklaski).

P. wice-wojewoda Beczkowicz przyłącza się do wywodów przedmówcy i rozszerza podziękowanie na całe Prezydjum. (Oklaski).

Przewodniczący p. minister Kamieński stwierdza, że obrady Zjazdu, mimo wszystko, były b. owocne i że delegaci rozjeżdżają się nie z banalnym, utartym frazesem „kochajmy się", który nic nie mówi, ale z mocnem i męskiem przeświadczeniem, że ich półtoradniowa intensywna praca nie poszła na marne. Wyjeżdżamy wszyscy z tem głębokiem przekonaniem, że nasza L. O. P. P. istnieje, będzie istnieć i rozwijać się ku dobru naszej Ojczyzny, ku dobru naszej ukochanej Matki — Polski. Mówca kończy okrzykiem: „Niech żyje Najjaśniejsza Rzeczpospolita Polska!" (Oklaski. Zebrani powstają z miejsc i powtarzają entuzjastycznie okrzyk: „Niech żyje!").

Na tem II-gie Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. o godz. 10 wiecz. zostało zamknięte.

POZA SALĄ OBRAD.

W przerwie obiadowej drugiego dnia Zjazdu pp. delegaci wzięli udział w uroczystości poświęcenia 2-ch samolotów sanitarnych na lotnisku Mokotowskiem oraz zwiedzili Instytut Aerodynamiczny.

DEPESZA GEN. SIKORSKIEGO.

Prezes Głównej Rady Nadzorczej L. O. P. P. gen. Sikorski, nie mogąc przybyć na Zjazd, przesłał ze Lwowa następujący telefonogram:

„Nie mogąc przybyć ze względów służbowych na Zjazd, przesyłam życzenia jak najbardziej owocnych dla L. O. P. P. i pogotowia narodu obrad i decyzyj".

ZARZĄD GŁÓWNY.

Prezydjum. Na posiedzeniu w dn. 6 lipca r. b. ukonstytuowało się Prezydjum nowego Zarządu Głównego L. O. P. P. w następującym składzie:

1. Prezes — p. Antoni Ponikowski.
2. I Wiceprezes — p. Franciszek Falkiewicz.
3. II „ — p. Alfred Biłyk.
4. Skarbnik — ppłk. Zych Płodowski.
5. Sekr. gen. — mjr. Stefan Sznuk.

Reorganizacja biura. Jedną z pierwszych prac Zarządu Głównego była gruntowna reorganizacja biura.

Biuro Zarządu Głównego zostało podzielone na trzy działy: 1) ogólny, 2) propagandowy i statystyki, 3) techniczny i szkolny.

Dyrektor biura. Kierownictwo działu ogólnego z tytułem dyrektora biura objął p. Władysław Baliński.

Naczelnik rachuby. Księgowość i kasowość Zarządu Głównego została podporządkowana naczelnikowi rachuby w osobie p. Wacława Maciejewskiego.

Redakcja „Lotu" została powierzona dotychczasowemu redaktorowi odpowiedzialnemu p. Józefowi Relidzyńskiemu.

BILANS

Zarządu Głównego L. O. P. P. w Warszawie za rok operac. i sprawozd. 1925.

Aktywa.

Gotowizną na 31/XII. 1925		
w Kasie Z. Gł.	4.597,76	
w Bankach		
(6-ciu różnych)	323.738,81	328.336,57
Papiery %%		
5% dolarówka Nr. 0684949	26.75	26,75
Bank Gosp. Kraj.		
portfel weksli w Banku dla Handlu i Przemysłu		245.921,84
Majątek		
wartość w dn. 31.XII.25	43.627,00	
Inwentarz		
wartość j. w.	56 976.04	100.603,04
Propaganda		
remanent w dn. 31.XII.25	39.100,84	
Dochody niestałe		
remanent j. w.	1 919,00	41.019,84
Szkoła pilotów		
wypłac. na r-k 1926 r.	160.000,00	
Instytut Aerodynamiczny		
wypłacono w 1925 r.	205 051,00	365.051,00
Sprzedaż komis.		
pozost. w dn. 31.XII.25	12.138,68	
Zaliczki na pensje		
pozostałość j. w.	4.132,50	
Dłużnicy		
pozostałość j. w.	13.406,89	
Pozostał. „Lotu Polsk." z 1924 r.		
remanenty w dn. 31.XII.25.	5.769.81	35.447,88
		1.116.406,92

Pasywa.

Fundusz specjalny		
pozostałość na 1926 r.	47.800,00	
Komitet budowy Instyt. Aerodyn.		
pozostałość w Banku G. K.	38.165,29	
Komitety Wojewódzkie		
pozostałość Komit. Stołecznego, j. w.	37.870,00	123,835,29
Instytut Aerodynamiczny		
wypłacone w 1925 r.	210.951,00	
Rocznik		
pozostałość w dn. 31.XII.25	5.301,70	
Sumy przechodnie		
pozostałość j. w.	595,30	
Różni		
pozostałość w Banku Gosp. Kr. . . .	12.780,42	
Wydatki administr. 1925		
rezerwa podatku doch.	300,75	
Propaganda		
pozostałość Lotu Polskiego	2.342,94	232,272,11
Kapitał Obrotowy		
pozostałość na 1.I.1926 r.		760,299,52
		1.116.406,92

Buchalter: (—) *A. Makowiecki*
Ekspert: (—) *Eug. Zaremba*

Zarząd Główny: (—) *Dr. Vacqueret*
(—) *Cz. Witoszyński*

Komisja Rewizyjna:
(—) *Fr. Godlewski* (—) *B. Gepner* (—) *Antoni Gintowt*